

S P I S T R E Ś C I

1. Tranzytowy system celny TIR

1.1 Wprowadzenie	3
1.1.1 Pochodzenie	3
1.1.2 Zasięg geograficzny	4
1.1.3 Ewolucja konwencji TIR	4
1.1.4 Cel i korzyści	5
1.2 Zasady	7
1.2.1 Uznanie pojazdów drogowych i kontenerów	7
1.2.2 Międzynarodowy system gwarancyjny	8
1.2.3 Karnet TIR	9
1.2.4 Uznanie międzynarodowych środków kontroli celnej	9
1.2.5 Ograniczenia odnośnie przystąpienia do systemu TIR	10
1.3 Struktura administracyjna	10
1.3.1 Komitet Administracyjny TIR	13
1.3.2 Rada Wykonawcza TIR (TIRExB)	13
1.3.3 Grupa Robocza UNECE do spraw celnych wpływających Na transport (WP.30)	13
1.3.4 Grupa Kontaktowa TIR	14
1.4 Działanie systemu TIR	14
1.5 Rozwój systemu TIR w przyszłości	15
1.5.1 Zastosowanie systemu na świecie	15
1.5.2 System TIR i elektroniczna wymiana informacji	16
1.6 Podsumowanie	17
1.7 Informacje o systemie TIR	18
1.8 Karnety TIR wydane krajowym stowarzyszeniom	19
1.9 Rola i odpowiedzialność różnych stron zaangażowanych w system TIR	20
1.9.1 Odpowiedzialność Rządu	20
1.9.2 Rola i odpowiedzialność krajowego stowarzyszenia poręczającego	21
1.9.3 Odpowiedzialność przewoźnika	22
1.9.4 Rola i odpowiedzialność organizacji międzynarodowej (obecnie IRU)	22
1.9.5 Rola i odpowiedzialność Rady Wykonawczej TIR i Sekretariatu TIR w odniesieniu do Załącznika 8, artykuł 10 konwencji TIR	23

2. Konwencja TIR, 1975

2.1 Treść konwencji TIR, 1975 (łącznie z notami wyjaśniającymi i komentarzami) 25

2.2 Załączniki do konwencji TIR, 1975 (łącznie z notami wyjaśniającymi i komentarzami)

Załącznik 1	Wzór karnetu TIR	65
Załącznik 2	Regulamin dotyczący warunków technicznych pojazdów drogowych, które mogą być dopuszczone do międzynarodowego przewozu drogowego pod zamknięciem celnym	85
Załącznik 3	Procedura uznania pojazdów drogowych, które odpowiadają warunkom technicznym przewidzianym w regulaminie stanowiącym załącznik 2	123
Załącznik 4	Wzór Świadectwa uznania pojazdu drogowego	127
Załącznik 5	Tablice TIR	132
Załącznik 6	Noty wyjaśniające	133
Załącznik 7	Załącznik dotyczący uznania kontenerów	
Załącznik 8	Skład, funkcje i regulamin wewnętrzny Komitetu Administracyjnego i Rady Wykonawczej TIR	171
Załącznik 9	Prawo do korzystania z Procedury TIR Część I: Upoważnienie stowarzyszeń do wydawania karnetów TIR	175
	Część II: Pozwolenie dla osób fizycznych i prawnych na korzystanie z karnetów TIR	178
Załącznik 10	Informacje dostarczane przez Umawiające się Strony do stowarzyszeń poręczających (zgodnie z art. 42 ter) i organizacji międzynarodowej (zgodnie z art. 6.2bis)	182

3. Państwa Strony konwencji TIR, 1975 184

1 SYSTEM TIR

1.1 WPROWADZENIE

1.1.1. POCHODZENIE

Na konferencji zwołanej w listopadzie 1975 roku pod auspicjami Europejskiej Komisji Ekonomicznej Narodów Zjednoczonych (UNECE) stworzono konwencję TIR z 1975 roku, która weszła w życie w roku 1978. Od tego czasu dowiedziono, iż Konwencja TIR jest jedną z najbardziej udanych, międzynarodowych Konwencji transportowych i faktycznie jedynym istniejącym, uniwersalnym, tranzytowym systemem celnym. Pomysł Konwencji TIR i wynikające z niej przepisy stały się podstawą dla wielu regionalnych systemów tranzytowych a zatem, pośrednio i bezpośrednio, przyczyniła się do ułatwienia międzynarodowego transportu, a w szczególności międzynarodowego transportu drogowego, nie tylko w Europie i na Bliskim Wschodzie ale także w innych częściach świata, takich jak Afryka i Ameryka Łacińska.

Każdy kto kiedykolwiek podróżował europejskimi drogami, rozpozna znajomą niebiesko-białą tabliczkę TIR zainstalowaną na tysiącach ciężarówek i naczep korzystających z systemu TIR. Dla kierowców, przewoźników i spedytorów, tabliczka ta oznacza szybki i sprawny międzynarodowy transport drogowy.

Prace nad stworzeniem systemu TIR rozpoczęły się zaraz po II Wojnie Światowej pod auspicjami Europejskiej Komisji Ekonomicznej Narodów Zjednoczonych (UNECE). Pierwsze porozumienie zostało zawarte w 1949 roku między kilkoma państwami europejskimi. Sukces tego ograniczonego programu doprowadził do negocjacji nad konwencją TIR, która została przyjęta w 1959 roku przez Komitet Transportu Wewnętrznego UNECE a w życie weszła w roku 1960. Ta pierwsza Konwencja została poprawiona w 1975 roku. Poprawka miała na celu uwzględnienie praktycznego doświadczenia w funkcjonowaniu systemu, wprowadzenie technicznych wytycznych oraz zmianę wymogów celnych i transportowych.

Doświadczenie zdobyte w pierwszych 10-15 latach funkcjonowania systemu było zatem wykorzystane w celu uczynienia systemu TIR bardziej wydajnym i mniej skomplikowanym, a jednocześnie dającym większe bezpieczeństwo celne. Następnym powodem, dla którego pierwotny system TIR musiał być zmodyfikowany było to, że we wczesnych latach sześćdziesiątych pojawiła się w transporcie nowa technologia: kontener morski. Nieco później pojawił się kontener lądowy używany w europejskim transporcie kolejowym i wymienne nadwozie wprowadzone dla podniesienia efektywności transportu drogowego i kolejowego.

Te nowe, łączone i wielofunkcyjne, techniki transportowe wymagały przyjęcia kontenera, pod pewnymi warunkami, jako chronionej celnie jednostki ładunkowej. To oznaczało również, że przepisy TIR przestały odnosić się jedynie do transportu drogowego, ale objęły także kolej, żeglugę śródlądową a nawet transport morski pod warunkiem, że chociaż część całej operacji transportowej wykonywana jest transportem drogowym.

Nowa Konwencja wchodząc w życie, zastąpiła starą konwencję z 1959 roku. Mimo to poprzednia Konwencja z wielu względów jest wciąż ważna. Jednym z powodów jest to, że jedna ze stron umowy dotyczącej starej Konwencji (Japonia) jeszcze nie przyjęła Konwencji z 1975 roku.

1.1.2 ZASIĘG GEOGRAFICZNY

Zostało dowiedzione, iż Konwencja TIR jest jednym z najbardziej efektywnych międzynarodowych instrumentów przygotowanych pod auspicjami Europejskiej Komisji Ekonomicznej Narodów Zjednoczonych (UNECE). Do dnia dzisiejszego 65 stron przystąpiło do umowy, włączając w to wspólnotę europejską. Umowa ta obejmuje całą Europę, a także Afrykę Północną oraz Bliski i Środkowy Wschód. Kraje azjatyckie zostały poinformowane o udogodnieniach jakie niesie ze sobą ten globalny system celny, a ich zainteresowanie wskazuje na możliwość przystąpienia do Konwencji TIR w niezbyt odległej przyszłości. Także Stany Zjednoczone Ameryki i Kanada są obecnie stronami umowy oraz w Ameryce Południowej Chile i Urugwaj (zobacz część 3).

Sukces jaki osiągnął system TIR może być również mierzony ilością karnetów rozprawdzanych i wydawanych każdego roku. Podczas gdy w roku 1952 zostało wydane niewiele ponad 3,000 karnetów, ilość ta stale rosła osiągając 100,000 w roku 1960, później 800,000 w roku 1970. w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych zapotrzebowanie na karnety TIR wahało się między 500,000 a 900,000. Może to być wytłumaczone powiększeniem Wspólnoty Europejskiej, która stosuje swój własny Wspólnotowy System Tranzytowy wewnątrz swojego terytorium. Karnety TIR bowiem nie mogą być stosowane do celnych operacji tranzytowych wewnątrz krajów członkowskich.

W wyniku rozwoju handlu między wschodnią i zachodnią Europą szczególnie od 1989 roku, i związanego z tym ogromnego przyrostu międzynarodowego transportu drogowego, ilość wydanych karnetów TIR przekroczyła milion w 1992 roku a w chwili obecnej osiągnęła 3.2 miliony (2004 r.) co oznacza, że dziennie rozpoczyna się niemal 10,000 operacji transportowych TIR w ponad 50 krajach oraz sporo ponad 50,000 procedur przekroczenia granicy dziennie. Ilość firm transportowych posiadających zezwolenia do korzystania z karnetów TIR wydane przez narodowe władze celne przekracza 34,000 (szczegóły w części 1.8).

Przystąpienie w 2004 roku do Wspólnoty Europejskiej kilku krajów Centralnej Europy może spowodować spadek ilości operacji transportowych TIR w tej części Europy. Jednak ta zmiana może zostać zrekompensowana przez wzrost operacji transportowych w i do krajów Bliskiego Wschodu i Azji.

Istota ogromnego przyrostu w wykorzystywaniu systemu celnego TIR może być wyjaśniona przez specjalne cechy przepisów TIR, które oferują przewoźnikom i władzom celnym proste, elastyczne, efektywne kosztowo i bezpieczne przepisy celne dotyczące międzynarodowego transportu towarów poprzez granice.

1.1.3 EWOLUCJA KONWENCJI TIR

Od 1975 roku Konwencja TIR była nowelizowana ponad dwadzieścia razy. Ostatnie istotne poprawki do Konwencji, które weszły w życie 17 lutego 1999 i 12 maja 2002 były efektem rozległego procesu kontrolnego zapoczątkowanego przez Komitet Transportu Wewnętrzznego UNECE w styczniu 1995 roku.

W roku 1994, z powodu znacznych trudności w stosowaniu Konwencji TIR będących wynikiem działań międzynarodowej przestępczości zorganizowanej próbującej nadużywać ułatwień celnych wynikających z Konwencji, zaniepokojone strony umowy, sekretariat UNECE i Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) podjęły wiele krótkoterminowych działań w celu ochrony systemu TIR. Dotyczyły one w szczególności utworzenia EDI (Electronic Data Interchange – Elektroniczny System Nadzoru Wewnętrznego) międzynarodowego systemu kontroli karnetów TIR, obsługiwany wspólnie

przez władze celne, narodowe zrzeczenia oraz IRU (tzw. SAFETIR). Obecnie ponad 80 procent wszystkich operacji transportowych TIR jest centralnie odnotowywane i analizowane przez ten system.

Jednakże, ze względu na potrzebę długoterminowego ustabilizowania systemu TIR niezbędne były bardziej gruntowne modyfikacje jego funkcjonowania, współpraca rządowa oraz mechanizmy kontrolne. Dlatego też, w 1995 roku Grupa Robocza UNECE do Spraw Celnych Wpływających na Transport (WP. 30) wspierana przez wiele doraźnych grup ekspertów, rozpoczęła prace nad gruntowną modernizacją systemu TIR. Głównym zadaniem tego najbardziej wszechstronnego procesu nowelizacji, jaki kiedykolwiek podjęto w historii systemu TIR, było utworzenie stabilnego, jednoznacznego, przejrzystego, nowoczesnego i globalnego tranzytowego systemu celnego, zbudowanego na prostej filozofii przyświecającej procedurze TIR: powodzenie narodowych tranzytowych operacji celnych wiąże się z ustanowieniem standardów lub zbioru danych (karnet TIR) oraz międzynarodowego łańcucha gwarancyjnego.

Faza I procesu poprawiania TIR została zakończona z sukcesem w 1997 roku a jej nowelizacja weszła w życie we wszystkich postanowieniach umowy do Konwencji TIR 17 lutego 1999. Dotyczyła ona kontroli przewoźników przystępujących do systemu TIR, narodowych stowarzyszeń wydających i gwarantujących jak i międzynarodowej organizacji odpowiedzialnej za zcentralizowane drukowanie i dystrybuowanie karnetów TIR. Faza I dotyczyła również przejrzystości w funkcjonowaniu międzynarodowego systemu gwarancyjnego i stworzyła międzyrządowy organ nadzorczy, Radę Wykonawczą TIR (TIR Executive Board – TIRExB).

Drugi pakiet nowelizacji do Konwencji TIR (Faza II) wszedł w życie 12 maja 2002. Określił on w sposób jasny i jednoznaczny odpowiedzialność administracyjną urzędów celnych, przewoźników i międzynarodowych organizacji, które od tego momentu również stały się odpowiedzialne za skuteczną organizację i funkcjonowanie międzynarodowego systemu gwarancyjnego.

W roku 2000 rozpoczęły się prace nad Fazą III procesu nowelizacji, między innymi w celu zezwolenia na korzystanie z nowoczesnych elektronicznych mechanizmów wymiany informacji w systemie TIR bez zmieniania jego podstawowej filozofii ani ostatecznie zmodernizowanej struktury prawnej i administracyjnej.

Podsumowując proces nowelizacji TIR, przepisy TIR będą dobrze przystosowane do sprawnego radzenia sobie z przyszłymi potrzebami międzynarodowego transportu i handlu jak również z procedurami celnymi. Jednocześnie zmodyfikowana Konwencja TIR wprowadzi możliwość rządowej kontroli, ochrony i w razie konieczności interwencji w celu usprawnienia celnych procedur tranzytowych niezbędnych w nowoczesnym transporcie i handlu.

1.1.4 CEL I KORZYŚCI

Tranzytowe systemy celne zostały stworzone, aby w jak najwyższym stopniu ułatwiać przepływ towarów zamkniętych celnie i aby stworzyć wymóg kontroli celnej i gwarancji. Aby taki system funkcjonował w sposób zadowalający, niezbędne jest, aby wszelkie wymagane formalności, nie były zbyt uciążliwe dla władz celnych ani zbyt skomplikowane dla przewoźników lub ich agentów. Dlatego też należy znaleźć równowagę między wymaganiami władz celnych z jednej, a potrzebami przewoźników z drugiej strony.

Tradycyjnie, podczas przewozu towarów przez obszar jednego lub więcej krajów w trakcie międzynarodowego transportu drogowego, władze celne każdego państwa wszczynały krajowe

procedury i kontrole. Zależało to od danego państwa, ale często dokonywano inspekcji ładunku na każdej granicy i nakładano krajowe zobowiązania ochronne (gwarancje, poręczenia, depozyty celne, itd.) w celu zabezpieczenia potencjalnych opłat celnych i podatkowych na czas tranzytu przez dane terytorium. Takie praktyki stosowane w różnych krajach tranzytowych, prowadziły do znacznych kosztów, opóźnień oraz przeszkód w międzynarodowym transporcie.

Próbując zredukować trudności, jakich doświadczali przewoźnicy i aby dać administracji celnej międzynarodowy system kontroli, zastępujący tradycyjne procedury krajowe a jednocześnie skutecznie chronić interesy każdego państwa, przez które towary są przewożone, wymyślono system TIR.

(a) Korzyści dla władz celnych

Odnośnie zmian dotyczących kontroli celnej na granicach, system TIR daje wyraźne korzyści administracji celnej ograniczając normalne wymogi krajowych procedur tranzytowych. Jednocześnie system ten omija potrzebę wykorzystania drogiej siły roboczej i sprzętu niezbędnego do fizycznej kontroli plomb czy zewnętrznego stanu pomieszczeń ładunkowych lub kontenerów w krajach tranzytowych. System pozwala również uniknąć krajowych gwarancji i krajowego systemu dokumentacji.

Dodatkowe korzyści wynikają z faktu, że międzynarodowe operacje tranzytowe wykonywane są pod osłoną jednego dokumentu tranzytowego, karnetu TIR, który ogranicza ryzyko przedstawienia władzom celnym niewłaściwych informacji.

W przypadku wątpliwości, władze celne w każdej chwili mają prawo sprawdzić zaplombowany towar, a w razie konieczności przerwać transport TIR i/lub podjąć właściwe środki zgodnie z krajowymi przepisami. Biorąc pod uwagę przepisy Konwencji TIR oraz interes wszystkich władz celnych i przewoźników stosujących te przepisy, takie interwencje powinny być wyjątkami. Dlatego też władze celne mogą ograniczyć do minimum rutynowe procedury celne i skupić się na innych środkach ścisłej kontroli, opartych na ocenie ryzyka i rozpoznaniu.

Rada Wykonawcza TIR (TIRExB), jako organ międzyrządowy zapewnia odpowiednie stosowanie postanowień Konwencji przez każdego z uczestników procedury TIR. W razie trudności z zastosowaniem Konwencji TIR na poziomie międzynarodowym, władze celne mogą zwrócić się do TIRExB po wytyczne i po wsparcie. TIRExB jest również do dyspozycji wszystkich stron umowy w celu koordynacji i wsparcia rozpoznania i wymiany informacji.

(b) Korzyści dla branży transportowej

Korzyści wynikające z Konwencji TIR dla handlu i dla transportu również są oczywiste. Towary mogą być przewożone przez granice państwowe przy minimalnej ingerencji administracji celnej. Poprzez upraszczanie tradycyjnych przeszkód w międzynarodowym przepływie towarów, system TIR pobudza rozwój międzynarodowego handlu. Zmniejszając opóźnienia w transzycie daje znaczące oszczędności w kosztach transportu.

Konwencja TIR zapewnia także, poprzez międzynarodowy łańcuch gwarancyjny, stosunkowo prosty dostęp do wymaganych ubezpieczeń, które są warunkiem koniecznym dla branży transportowej i handlowej aby korzystać z udogodnień tranzytowego systemu celnego.

Ograniczając utrudnienia w międzynarodowym ruchu drogowym, wynikające z kontroli celnych, daje eksporterom i importerom łatwiejszy wybór, odpowiedniej dla ich potrzeb, formy transportu.

1.2 ZASADY

Krótki opis zasad postanowień tranzytu celnego TIR ustalonych w Konwencji TIR z 1975 roku jest podany poniżej. Pokazuje on, jak atrakcyjny jest to system dla przewoźników i władz celnych ze względu na swoją prostotę i skuteczność.

W celu zapewnienia możliwości przewozu towarów z minimalną ingerencją przejściowych urzędów celnych oraz aby dać maksymalne zabezpieczenie dla władz celnych, przepisy TIR zawierają pięć podstawowych wymogów – pięć filarów tranzytowego systemu celnego TIR.

- (1) Towary powinny być przewożone pojazdami i kontenerami zabezpieczonymi celnie;
- (2) Podczas przewozu, ewentualne cła i podatki powinny być zabezpieczone międzynarodowymi gwarancjami;
- (3) Towarom powinien towarzyszyć międzynarodowo akceptowany dokument celny (karnet TIR), otworzony w kraju wyjazdu i używany jako dokument nadzoru celnego w krajach wyjściowych, tranzytowych i docelowych;
- (4) Środki nadzoru celnego podjęte w kraju wyjściowym powinny być akceptowane przez wszystkie kraje tranzytowe i docelowe;
- (5) Dostęp do procedur TIR dla:
 - narodowych stowarzyszeń wydających karnety TIR; i
 - osób fizycznych i prawnych stosujących karnety TIR

powinien być zatwierdzony przez kompetentne władze państwowe.

1.2.1 UZNANIE POJAZDÓW DROGOWYCH I KONTENERÓW

Ze względu na wymogi bezpieczeństwa, Konwencja TIR ustala, że towary powinny być przewożone w kontenerach lub pomieszczeniach przeznaczonych na ładunek pojazdów drogowych, które są skonstruowane w taki sposób, że gdy są zabezpieczone plombami celnymi nie ma dostępu do ich wnętrza bez pozostawienia widocznych śladów.

W tym celu Konwencja ustanawia standardy konstrukcji i procedury uznania, a towary mogą być przewożone pod osłoną karnetu TIR jedynie wtedy, gdy pomieszczenia przeznaczone na ładunek pojazdów drogowych lub kontenery zostaną uznane zgodnie z tymi wymogami. Jeśli kontener lub pomieszczenie przeznaczone na ładunek spełnia wymogi Konwencji, to właściwe władze państwowe lub służby wydają tak zwane świadectwo uznania dla pojazdów drogowych lub kontenerów. W zasadzie świadectwa te powinny być uznawane przez wszystkie strony umowy dotyczącej Konwencji TIR.

Jeśli właściwe władze państwowe lub służby mają wątpliwości czy nowe konstrukcje proponowane przez producentów są zgodne z warunkami technicznymi Konwencji TIR, mogą zwrócić się, poprzez właściwe władze rządowe, do Rady Wykonawczej TIR, sekretariatu TIR, Komitetu Administracyjnego TIR lub do Grupy Roboczej UNECE do Spraw Celnych Wpływających na Transport (WP. 30) i poprosić o opinię w tej sprawie. Grupa Robocza UNECE i Komitet Administracyjny TIR mogą opublikować komentarz, a jeśli jest to ważna i ogólnie przydatna nowa konstrukcja nie uwzględniona jeszcze w Konwencji TIR, przygotować propozycję poprawki w celu zmiany Konwencji.

1.2.2 MIĘDZYNARODOWY SYSTEM GWARANCYJNY

Drugim podstawowym elementem przepisów transportowych TIR jest międzynarodowy system gwarancyjny. System ten został stworzony w celu zapewnienia, że ewentualne opłaty celne i podatki powstałe w trakcie wykonywania operacji tranzytowej, zostaną pokryte w każdej chwili przez narodowe stowarzyszenia poręczające, jeśli przewoźnik nie będzie mógł ponieść odpowiedzialności.

Działanie systemu gwarancyjnego jest proste. Każde narodowe stowarzyszenie reprezentujące interesy branży transportowej w danym państwie i uznane przez administrację celną tego kraju, gwarantuje na obszarze tego kraju wszelkie opłaty cel i podatków, które mogą powstać w efekcie różnych nieprawidłowości mających miejsce w trakcie przebiegu operacji tranzytowej TIR. Zatem, narodowe stowarzyszenia gwarantują opłaty cel i podatków krajowych i zagranicznych przewoźników korzystających z karnetów TIR wydanych przez to narodowe stowarzyszenie gwarantujące jak i stowarzyszenia w innych krajach.

Dlatego też, każde państwo zapewnia świadczenia wewnątrz swojego terytorium dla wszystkich przewoźników TIR w zakresie gwarancji dotyczących swojego terytorium. Zawsze jest to, niejako krajowy partner, do którego władze celne mogą się zwrócić w przypadku nieprawidłowości, niezależnie czy ta nieprawidłowość została spowodowana przez krajowego czy zagranicznego przewoźnika. System tranzytowy TIR może dlatego być traktowany jako wynik narodowego przepływu tranzytowego polegającego raczej na międzynarodowych niż na krajowych gwarancjach. Jednakże, wytyczne decydujące o instytucji gwarancji, bazują na prawie krajowym i są zazwyczaj zawarte w porozumieniach pomiędzy krajowymi władzami celnymi i krajowymi stowarzyszeniami (przykładowe porozumienie zawarte jest w części 6 niniejszego podręcznika).

Wszystkie narodowe stowarzyszenia poręczające tworzą łańcuch gwarancyjny, łączący wszystkie państwa TIR. Obecnie istniejący i dobrze funkcjonujący łańcuch gwarancyjny jest administrowany przez Międzynarodową Unię Transportu Drogowego (International Road Transport Union – IRU) w Genewie (Szwajcaria), pozarządową organizację reprezentującą interesy przewoźników na całym świecie. Łańcuch gwarancyjny jest wspierany przez kilka dużych międzynarodowych firm ubezpieczeniowych i nadzorowany przez Radę Wykonawczą TIR (TIRExB).

W przypadku jakiegokolwiek nieprawidłowości, władze celne, zanim zwrócą się do stowarzyszenia gwarantującego, powinny, jeśli to możliwe, dochodzić swoich roszczeń od osoby/osób bezpośrednio odpowiedzialnych. Jeśli gwarancja musi być zastosowana (na przykład z powodu bankructwa osoby/osób bezpośrednio odpowiedzialnych) odpowiedzialność zawsze przejmuje stowarzyszenie poręczające z kraju, w którym nieprawidłowość została wykryta. Władze celne danego państwa zobowiązują stowarzyszenie poręczające do rozwiązania sprawy na podstawie wewnętrznych przepisów tego kraju. Następnie stowarzyszenie to, zwraca się do łańcucha gwarancyjnego o zwrot poniesionych kosztów.

Limity finansowe dotyczące gwarancji są ustalane dla każdego kraju osobno. Maksymalna zalecana kwota, której można żądać od krajowego stowarzyszenia wynosi obecnie 50.000 USD dla każdego karnetu (200.000 USD dla karnetów TIR Tabacco/Alkohol).

1.2.3 KARNET TIR

Karnet TIR, międzynarodowy dokument celny, stanowi administracyjną podstawę systemu TIR jak również stanowi dowód istnienia międzynarodowej gwarancji dla towarów przewożonych pod osłoną tego systemu.

IRU pod nadzorem Rady Wykonawczej TIR (TIRExB), jest obecnie jedyną międzynarodową organizacją uprawnioną do zcentralizowanego drukowania i dystrybucji karnetów TIR dla narodowych stowarzyszeń poręczających pod warunkiem ustanowienia umownego zobowiązania zatwierdzonego przez Komitet Administracyjny TIR. Z kolei, każde narodowe stowarzyszenie wydaje karnety TIR przewoźnikom w swoim kraju zgodnie z warunkami ustanowionymi w deklaracji zobowiązania zawartego między każdym przewoźnikiem a stowarzyszeniem.

Okładka oraz vouchery i suszki zebrane w parach wewnątrz karnetu TIR reprezentują jego zasadniczą funkcję od stanowiska kontroli celnej po działanie systemu gwarancyjnego. Para voucherów i para suszek jest używana w każdym państwie, przez które operacja TIR jest wykonywana.

Przedstawienie ważnego karnetu TIR zawierającego nazwę, pieczęcie i podpisy międzynarodowej organizacji, wydającego go stowarzyszenia oraz prawidłowo wypełnionego przez przewoźnika jest samo w sobie dowodem na istnienie i ważność gwarancji. Karnet TIR jest ważny aż do zakończenia transportu TIR w końcowym urzędzie celnym docelowym o ile został otwarty przez wyjściowy urząd celny przed upływem daty ważności wyznaczonej przez stowarzyszenie wydające.

1.2.4 UZNAWANIE MIĘDZYNARODOWYCH ŚRODKÓW KONTROLI CELNEJ

Czwartym elementem, który stanowi podstawę systemu tranzytowego TIR jest zasada, że środki kontroli celnej zastosowane w kraju wyjściowym powinny być akceptowane przez państwa tranzytowe i przeznaczenia.

Zgodnie z tą zasadą, towary przewożone z zastosowaniem procedury TIR w zaplombowanych pomieszczeniach przeznaczonych na ładunek pojazdów drogowych lub w kontenerach nie powinny być kontrolowane w tranzytowych urzędach celnych i to stanowi główną zaletę systemu TIR dla przewoźników. Zasada ta nie wyklucza jednak prawa urzędów celnych do przeprowadzenia kontroli, gdy zachodzi podejrzenie nieprawidłowości. Jest to zrozumiałe a nawet wskazane w Konwencji TIR, aby takie kontrole były dopuszczalne.

Ta procedura, bardzo atrakcyjna dla przewoźników, zasadniczo oznacza, że kontrola przeprowadzona w wyjściowym urzędzie celnym jest uznawana przez wszystkie inne urzędy celne podczas operacji tranzytowej TIR. Dlatego też, wyjściowy urząd celny odgrywa kluczową rolę w budowaniu zaufania wszystkich zaangażowanych władz celnych do skutecznego funkcjonowania systemu TIR.

W związku z tym jest bardzo ważne, aby kontrola celna w wyjściowym urzędzie była ścisła i kompletna skoro funkcjonowanie całej procedury TIR jest od niej zależne. Wyjściowy urząd celny musi także, przed założeniem pieczęci, sprawdzić stan techniczny pomieszczeń przeznaczonych na ładunek pojazdów drogowych lub kontenerów oraz, w przypadku pomieszczeń przeznaczonych na ładunek lub kontenerów krytych opończy, stan opończy oraz mocowań opończy, bowiem te elementy nie są objęte świadectwem uznania.

1.2.5 OGRANICZENIA DOTYCZĄCE PRZYSTĄPIENIA DO SYSTEMU TIR

W 1999 roku I Faza procesu nowelizacji TIR przyniosła dużą ilość zmian w Konwencji TIR ustanawiających kolejne wymogi i obowiązki dla branży transportowej stosującej system TIR. Środki te zostały wprowadzone, aby chronić system przed nieuczciwymi działaniami, popełnianymi w szczególności przez międzynarodową przestępczość zorganizowaną.

Kompetentne władze państwowe (zazwyczaj władze celne) udzielają zezwolenia krajowym stowarzyszeniom na wydawanie karnetów TIR. Minimalne wymagania i obowiązki do wydania takiego zezwolenia określone są w nowym Załączniku 9 do Konwencji (szczegóły dotyczące zezwolenia mogą być zawarte w pisemnej umowie lub państwowym rozporządzeniu). Międzynarodowa organizacja (IRU) może domagać się spełnienia dodatkowych warunków handlowych, zawartych w poprawionej Konwencji, która stanowi, że krajowe stowarzyszenia mogą ubiegać się o takie zezwolenie jedynie, gdy funkcjonują przynajmniej rok, mają płynność finansową, doświadczony personel i nie popełniły żadnych poważnych lub powtarzających się wykroczeń wobec władz celnych lub skarbowych. Ponadto stowarzyszenia te, muszą zawrzeć umowę z odpowiednimi władzami kraju, w którym działają oraz muszą między innymi przedstawić dowód gwarancji pokrywającej wszelkie ich zobowiązania wobec krajowych władz celnych (przykładowe zezwolenie i porozumienie zawarte jest w części 6 niniejszego podręcznika).

Nowy Załącznik 9 do Konwencji wprowadza również wymóg, aby władze celne kontrolowały dostęp do systemu TIR dla wszystkich użytkowników czyli przewoźników. Konwencja określa minimalne wymagania i obowiązki. Muszą być to przewoźnicy, którzy nie popełnili żadnych poważnych lub powtarzających się wykroczeń wobec władz celnych lub skarbowych, muszą posiadać płynność finansową oraz złożyć w krajowym stowarzyszeniu wydającym karnety TIR zobowiązanie precyzujące ich odpowiedzialność.

Informacje o wszystkich przewoźnikach posiadających zezwolenia na korzystanie z karnetów TIR są zbierane w Międzynarodowym Banku Informacji TIR (International TIR Data Bank – ITDB) przez Radę Wykonawczą TIR (TIRExB) w Genewie przy użyciu unikalnego systemu identyfikacyjnego (ID). Każde cofnięcie zezwolenia przez władze celne, jak również wykluczenie z systemu na podstawie artykułu 38 Konwencji jest również rejestrowane w systemie.

1.3 STRUKTURA ADMINISTRACYJNA

Konwencja TIR z 1975 roku jest jedną z najbardziej nowoczesnych i aktualnych międzynarodowych Konwencji celnych. Funkcjonuje ona bardzo sprawnie jedynie z niewielką ilością spraw spornych, wynikających z niejasnych przepisów i zróżnicowanych interpretacji.

Istnieje kilka powodów bezproblemowego funkcjonowania Konwencji. Jednym z nich jest zainteresowanie uczestniczących stron, czyli przewoźników czy władz celnych, w utrzymaniu funkcjonowania systemu, ponieważ oszczędza on czas i pieniądze wszystkich uczestników.

Następnym powodem jest fakt, że autorzy Konwencji uwzględnili kilka interpretacji brzmienia przepisów poprzez wprowadzenie not wyjaśniających do Konwencji. Noty te zawarte są w Załączniku 6 do Konwencji jako integralna część Konwencji. Zinterpretowali oni pewne przepisy Konwencji i załączników do niej i opisali zalecane praktyki w codziennym funkcjonowaniu systemu. Noty te nie zmieniają przepisów Konwencji, lecz czynią ich zawartość, znaczenie i cel bardziej precyzyjnym.

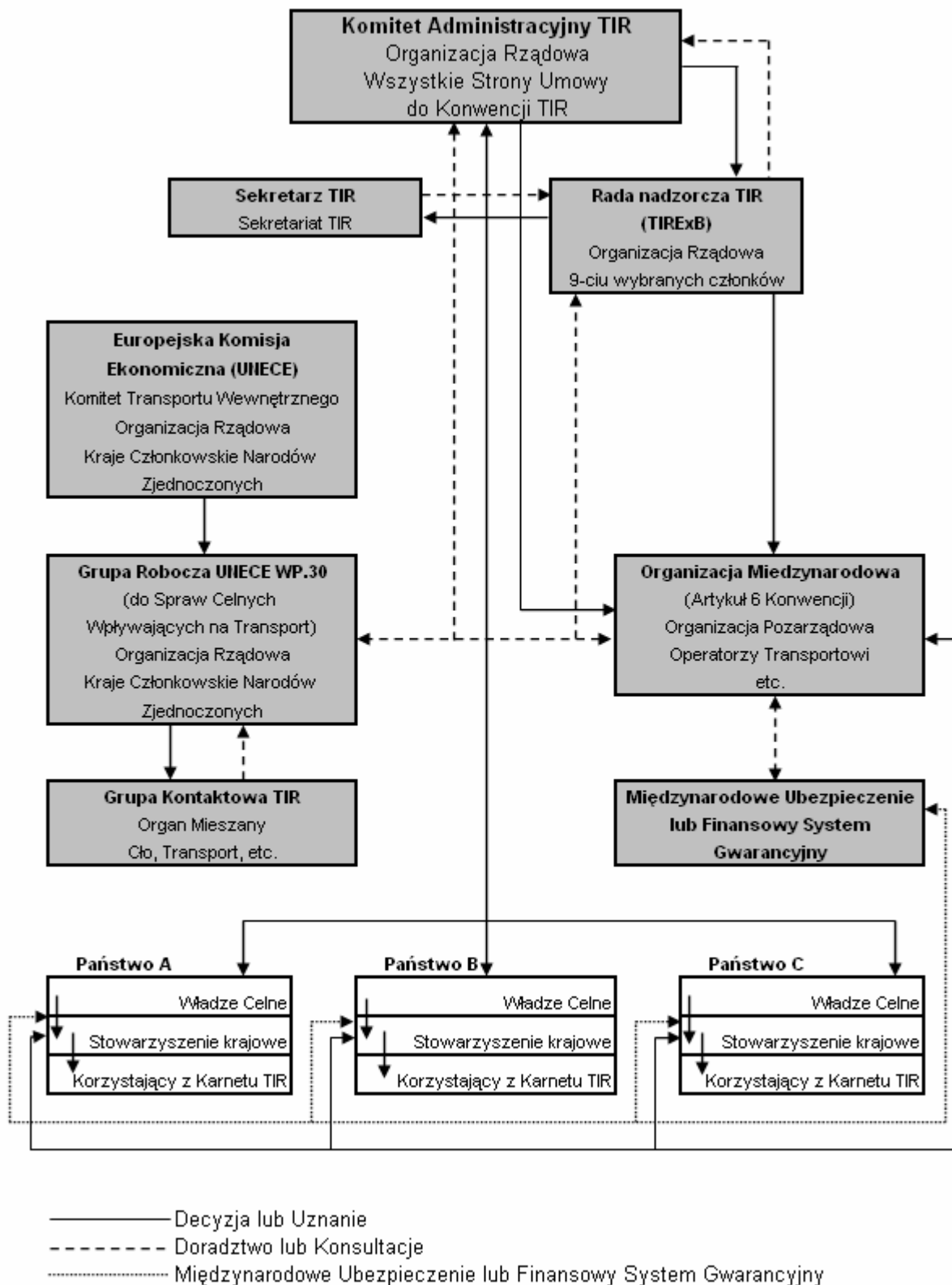
Postęp technologiczny jest obecnie bardzo gwałtowny i to, co było aktualne w roku 1975, gdy Konwencja powstawała, niekoniecznie jest obowiązujące dzisiaj. Ma to wpływ nie tylko na techniki

celne, ale także na produkcję pojazdów i kontenerów oraz techniki przemytu. Dodatkowo przemycane towary, a w szczególności narkotyki, stają się coraz droższe, dochody z przemytu wzrastają, w wyniku, czego skomplikowane techniki przemytu rozwijają się. Ze względu na ten rozwój, system TIR i Konwencja TIR jak również ich podstawy prawne muszą być nieustannie aktualizowane. To zadanie zostało powierzone Komitetowi Administracyjnemu TIR, Radzie Wykonawczej TIR (TIRExB), Europejskiej Komisji Ekonomicznej Narodów Zjednoczonych (UNECE) w Genewie.

Przekrój struktury administracyjnej Konwencji TIR został przedstawiony poniżej na Rysunku 1.

Rola i zadania różnych stron, zaangażowanych w system TIR, przedstawione są w części 1.9 podręcznika.

Rysunek 2: Struktura Administracyjna Systemu TIR



1.3.1 KOMITET ADMINISTRACYJNY TIR

Komitet Administracyjny, w skład którego wchodzi wszystkie strony umowy do Konwencji, jest najważniejszym organem Konwencji. Zazwyczaj zbiera się dwa razy w roku, na wiosnę i na jesieni, pod auspicjami UNECE w Genewie, aby zaakceptować poprawki do Konwencji i aby dać wszystkim państwom, właściwym władzom i zaangażowanym organizacjom międzynarodowym okazję do wymiany poglądów dotyczących funkcjonowania systemu. Do dnia dzisiejszego przyjęto ponad dwadzieścia poprawek do Konwencji TIR. Także wiele rezolucji, zaleceń i komentarzy zostało zatwierdzonych przez Komitet.

1.3.2 RADA WYKONAWCZA TIR (TIRExB)

Rada Wykonawcza TIR (TIRExB) została ustanowiona w 1999 roku przez strony umowy. Jej celem jest usprawnianie międzynarodowej współpracy pomiędzy władzami celnymi w stosowaniu Konwencji TIR oraz zapewnienie wsparcia i nadzorowanie systemu TIR i międzynarodowego systemu gwarancyjnego. TIRExB składa się z 9 członków, wybieranych na dwuletnią kadencję spośród rządów, które są stronami umowy do Konwencji.

TIRExB jest między innymi upoważniona do nadzorowania produkcji i dystrybucji karnetów TIR, kontroli działania międzynarodowego systemu gwarancji i ubezpieczeń oraz do koordynowania i rozwijania wymiany informacji pomiędzy władzami celnymi oraz innymi władzami państwowymi.

Decyzje TIRExB są realizowane przez Sekretarza TIR z pomocą sekretariatu TIR. Sekretarz TIR powinien być członkiem sekretariatu UNECE.

Funkcjonowanie TIRExB jest dotychczas finansowane z opłat za każdy wydany karnet TIR.

1.3.3 GRUPA ROBOCZA UNECE DO SPRAW CELNYCH WPLYWAJĄCYCH NA TRANSPORT (WP.30)

Działalność Komitetu Administracyjnego TIR jest wspierana przez Grupę Roboczą UNECE do Spraw Celnych Wpływających na Transport (WP.30), która ma dwa – trzy posiedzenia rocznie w Genewie, zazwyczaj połączone z posiedzeniami Komitetu Administracyjnego TIR. Każde państwo wchodzące w skład Narodów Zjednoczonych oraz organizacje międzynarodowe mogą brać udział w pracach Grupy Roboczej.

Grupa Robocza regularnie przyjmuje komentarze do uchwalonych przepisów Konwencji. Komentarze te nie są zobowiązujące dla stron umowy do Konwencji tak jak artykuły czy noty wyjaśniające do Konwencji. Jednakże są ważne przy interpretacji, harmonizacji i zastosowaniu Konwencji TIR, ponieważ odzwierciedlają jednoznaczną opinię Grupy Roboczej, w której są reprezentowani główni użytkownicy systemu TIR oraz większość Umawiających się Stron (komentarze przyjęte przez Grupę Roboczą są zazwyczaj przesyłane do Komitetu Administracyjnego TIR w celu rozpatrzenia i zatwierdzenia).

1.3.4 GRUPA KONTAKTOWA TIR

Grupa Kontaktowa TIR została utworzona w październiku 1994 roku przez Grupę Roboczą UNECE do Spraw Celnych Wpływających na Transport (WP.30) aby stworzyć mechanizm opiniodawczy pomiędzy rządami będącymi członkami UNECE, stronami umowy do Konwencji TIR i pozarządowymi organizacjami zainteresowanymi szybką reakcją na nowo pojawiające się problemy w funkcjonowaniu systemu TIR i dbaniem o międzynarodową harmonizację metod wdrażania Konwencji TIR na poziomie krajowym.

Grupa Kontaktowa TIR bezpośrednio podlega Grupie Roboczej UNECE do Spraw Celnych Wpływających na Transport (WP.30) i jest obsługiwana przez sekretariat UNECE.

1.4 DZIAŁANIE SYSTEMU TIR

W wyjściowym urzędzie celnym, który zazwyczaj jest tym, w którym wykonywane są formalności eksportowe, władze celne sprawdzają ładunek na podstawie informacji zawartych w karnecie TIR (manifest towarów), wpisanych przez przewoźnika. Następnie zakładają plomby celne na pomieszczenia przeznaczone na ładunek, odnotowują to w karnecie TIR, zatrzymują jedną kartkę (biały odcinek) i wypełniają odpowiedni grzbiet karnetu. Następnie karnet TIR zostaje zwrócony przewoźnikowi, który rozpoczyna operację transportową. Przy przekraczaniu wyjściowej granicy kraju, celnik sprawdza plomby, wrywa drugą kartkę (zielony odcinek) z karnetu TIR i wypełnia właściwy grzbiet karnetu. Pojazd może opuścić dany kraj. Wypełniony grzbiet karnetu stanowi dla przewoźnika dowód, że operacja TIR została w tym kraju zakończona.

Władze celne będą później prowadzić postępowanie w celu zwolnienia operacji TIR, tzn. sprawdzą czy operacja TIR została zakończona prawidłowo zgodnie z następującą procedurą (również inne procedury mogą być zastosowane): urząd celny przejściowy (tzn. na granicy) wysyła wyrwaną kartkę (zielony odcinek) do urzędu celnego wyjściowego. Ten porównuje otrzymaną kartkę z tą, którą sam wyrwał rozpoczynając procedurę. Jeśli nie ma żadnych nieprawidłowości ani zastrzeżeń ze strony przejściowego urzędu celnego, władze celne mogą zwolnić operację TIR.

Jeśli kartka wyrwana przez przejściowy urząd celny zawiera zastrzeżenia, jeśli nie dotrze do wyjściowego urzędu celnego lub, jeśli władze celne mają jakikolwiek powód, aby zakwestionować przebieg operacji TIR, zostanie wszczęte wewnętrzne dochodzenie. Również przewoźnik jak i zaangażowane krajowe stowarzyszenie poręczające, zostaną poinformowani, że zakończenie operacji TIR zostało dokonane z zastrzeżeniem, w ogóle nie miało miejsca, lub, że były inne powody, które wzbudziły wątpliwości, co do właściwego przebiegu operacji TIR i w związku z tym są oni zobowiązani wyjaśnić zaistniałą sytuację. Jeśli wyjaśnienia te nie będą wystarczające dla władz celnych, mogą one na podstawie Konwencji TIR i krajowych przepisów, naliczyć cła i podatki na swoją rzecz. Jeśli się okaże, że nie jest możliwe wyegzekwowanie tych opłat od osób bezpośrednio odpowiedzialnych, władze celne, przed upływem terminu określonego w Konwencji, poinformują stowarzyszenie poręczające, że jest ono zobowiązane do uregulowania należnej kwoty.

W każdym tranzytowym kraju system działa podobnie jak ten w kraju wyjściowym. Wejściowy tranzytowy urząd celny sprawdza plomby i wrywa jedną kartkę z karnetu TIR a wyjściowy urząd celny postępuje podobnie. Obydwie kartki są porównywane przy końcowej kontroli i operacja TIR może być zamknięta lub, w przypadku jakichkolwiek nieprawidłowości poddawana jest procedurze opisanej uprzednio. W kraju docelowym, gdy wejściowy urząd celny jest także urzędem celnym docelowym, wypełniany jest karnet TIR, wrywane dwie kartki i rozpoczyna się objęcie towarów inną procedurą

celną (składowanie, odprawa importowa, itp.). Jeśli towar musi być przewieziony do innego urzędu celnego w tym kraju, wejściowy urząd celny postępuje tak jak wejściowy urząd celny na granicy a następnie urząd wewnątrz kraju postępuje tak jak końcowy docelowy urząd celny.

System normalnie funkcjonuje tak jak wyjaśniono powyżej jednak procedury administracji krajowej i przywilej kontroli w każdym urzędzie celnym pozostają niezmienione. Jeśli urząd podejrzewa oszustwo, stwierdza naruszenie plomb lub przypuszcza, że karnet TIR został sfalszowany, ma prawo sprawdzić ładunek i może, jeśli to konieczne, przerwać operację TIR.

Aby kontrole były bardziej skuteczne, władze celne mogą wyznaczyć trasy transportowe, na których pojazdy będą łatwe do namierzenia poprzez tabliczki TIR, którymi muszą być oznaczone. Przejazd taki powinien mieć również wyznaczone odpowiednie limity czasowe. Przewoźnicy, którzy nie będą w stanie trzymać się wyznaczonego czasu lub trasy (powódź, śnieg, awaria pojazdu, itp.) będą zobowiązani do wyjaśnienia tej sytuacji. W poważniejszych sytuacjach (zerwane plomby, konieczność przeładunku towarów na inny pojazd, całkowite lub częściowe zniszczenie ładunku, itp.) przewoźnik powinien uzyskać oficjalne zaświadczenie od lokalnych władz mogących wykorzystać Protokół Zajścia zawarty w karnecie TIR. Na podstawie tego protokołu, władze celne mogą rozpocząć właściwe postępowanie.

Przykłady właściwego zastosowania procedur zakończenia i procedur poszukiwawczych zawarte są w części 5 niniejszego podręcznika.

1.5 ROZWÓJ SYSTEMU TIR W PRZYSZŁOŚCI

1.5.1 ZASTOSOWANIE SYSTEMU TIR NA ŚWIECIE

System TIR jest promowany przez Narody Zjednoczone, aby stał się dostępny, najszerszej jak to możliwe, dla wszystkich krajów chcących z niego korzystać. W 1984 roku Rada Ekonomiczna i Socjalna Narodów Zjednoczonych (ECOSOC) przyjęła Rezolucję (1984/79), która zaleca, aby kraje z całego świata rozważyły możliwość przystąpienia do Konwencji i wprowadzenia systemu TIR. Ponadto zaleca ona, aby międzynarodowe, międzyrządowe i pozarządowe organizacje a w szczególności Komisje Regionalne Narodów Zjednoczonych, promowały przystępowanie do systemu TIR jako uniwersalnego tranzytowego systemu celnego.

Zgodnie z tą Rezolucją ECOSOC, podjęte będą działania, w celu zastosowania Konwencji TIR poza obszarem obecnych 64 Umawiających się Stron. Obecnie organizuje się szereg regionalnych seminariów i sympozjów w Europie, Azji i Bliskim Wschodzie, w celu zaznajomienia rządów oraz branż handlowej i transportowej z udogodnieniami wynikającymi z Konwencji.

Obecnie trwają prace nad rozszerzeniem zasięgu systemu TIR na Azję i Bliski Wschód. Prace te podjęły przede wszystkim sekretariaty UNECE i Komisji Ekonomicznej i Socjalnej Narodów Zjednoczonych dla Azji i Pacyfiku (UN ESCAP) i Zachodniej Azji (ESCWA), które promują system TIR jako jeden z kamieni węgielnych pod budowę efektywnego, międzynarodowego transportu drogowego w Azji i na Bliskim Wschodzie. Wysiłki te wspiera wiele międzynarodowych organizacji i banków, takich jak Komisja Europejska czy Bank Światowy, które postrzegają system TIR jako ważny element ułatwiający transport drogowy wzdłuż historycznego Jedwabnego Szlaku czy z Wielkiego Mekongu, regionu w dalekowschodniej Azji.

1.5.2 SYSTEM TIR I ELEKTRONICZNA WYMIANA INFORMACJI

Zastępowanie papierowych dokumentów, systemem elektronicznej wymiany informacji jest na całym świecie procesem postępującym, który będzie kontynuowany, aż zyska większe znaczenie, również dla administracji celnej i przewoźników. Trend ten będzie, w coraz większym stopniu, wpływał na procedury celne i dokumenty stosowane przez władze celne.

Administracje celne mają ogromny dylemat. Z jednej strony muszą działać zgodnie z prawem, które zobowiązuje je do gromadzenia i rozliczania wpływów do budżetu, w sposób efektywny i sprawny, oraz do zapobiegania oszustwom i przemytowi kontrabandy. Z drugiej strony są nieustannie krytykowane przez podmioty z branży handlowej (importerów, eksporterów, przewoźników, spedytatorów), za brak usprawnień zwiększających przepustowość towarów.

Biorąc pod uwagę ograniczenia personalne urzędów celnych i coraz większe wyrafinowanie metod oszustw celnych i przemytu, wydaje się, iż nie ma lepszego sposobu na zwiększenie efektywności kontroli celnych, niż przez wprowadzenie do krajowych i międzynarodowych procedur administracyjnych najnowszych technologii i elektronicznej wymiany informacji.

System bazujący na papierze, tak jak obecny karnet TIR, jest w rzeczywistości bardzo nieskutecznym medium dla zdobywania i kontrolowania informacji. Dlatego też już od 1985 roku UNECE rozwija pewne pomysły na wprowadzenie „smart card” - karty z mikrochipem lub elektronicznego karnetu TIR do międzynarodowego transportu drogowego towarów, które mogłyby zastąpić dotychczasowy papierowy karnet TIR. Podczas gdy, wprowadzenie tych pomysłów w życie może być obecnie bardzo skomplikowane i kosztowne, narzędzia takie jak Internet czy uniwersalne formaty, jak XML (Extensible Markup Language – rozszerzalny język znakowania), używane nie tylko przez osoby prywatne, ale również przez sektor publiczny, mogą pozwolić na prostą, bezpieczną i oszczędną wymianę informacji w ramach systemu TIR.

Wprowadzenie elektronicznego systemu kontroli karnetów TIR wymyślone i zalecane przez Komitet Administracyjny TIR już od października 1995 roku, było pierwszym krokiem w tym kierunku. Pomimo, że tak zwany system SAFETIR rozwijany i stosowany przez IRU, na podstawie tegoż właśnie zalecenia Komitetu Administracyjnego, nie może zaspokoić wymogów krajowych procedur celnych tranzytowych, to jest on bardzo ważnym narzędziem, używanym przez branżę transportową i międzynarodowy łańcuch gwarancyjny do oceny ryzyka komercyjnego zastosowania systemu TIR.

Umawiające się Strony Konwencji TIR włączyły komputeryzację procedury TIR do III Fazy procesu zmiany systemu TIR. Zdały sobie bowiem sprawę z tego, że komputeryzacja procedury TIR jest nieunikniona w świetle:

- Obecny, niezwykle gwałtowny rozwój technologiczny, opartego na technologii Internetowej i na „Smart Card” mających szczególny wpływ na międzynarodowy transport i handel.
- wciąż wzrastającego zapotrzebowania na poprawianie wydajności procedur celnych i praktyk handlowych; oraz
- walkę z działaniami nieuczciwymi, która musi być prowadzona w sposób najbardziej właściwy i skuteczny.

Ze względu na dużą ilość i zróżnicowanie struktur administracyjnych ponad 60 stron umowy do Konwencji, każdy system komputerowy musi funkcjonować w sposób bardzo zdecentralizowany i elastyczny, na bazie jedynie kilku międzynarodowych standardów. Jest to trudne wyzwanie. Jednak nie

ma wątpliwości: system TIR musi dotrzymać kroku najnowszemu rozwojowi technik elektronicznej wymiany danych, które już zmieniają i nieustannie będą zmieniać wszystkie powiązane ze sobą działania celne, transportowe i handlowe. W przeciwnym razie, system TIR oparty głównie na papierowym karnecie TIR, stanie się przeszkodą dla wydajnego międzynarodowego transportu i handlu, a także narazi na szwank efektywność krajowych procedur i kontroli celnych.

To wyzwanie musi być podjęte przez wszystkie Umawiające się Strony Konwencji TIR, krajowe i międzynarodowe organizacje jak również przez branżę transportową, której przede wszystkim dotyczy.

1.6 PODSUMOWANIE

System TIR stworzony przeszło 50 lat temu oraz Konwencja TIR dowiodły, iż są bardzo skutecznym międzynarodowym tranzytowym systemem celnym i odgrywają ważną rolę w ułatwianiu międzynarodowego handlu i transportu, przede wszystkim w Europie, ale ostatnio również pomiędzy Europą a sąsiednimi obszarami.

Wobec szybkiego wzrostu wymiany między wschodnią a zachodnią Europą i wobec pojawienia się wielu nowych, niepodległych państw w centralnej i wschodniej Europie, system TIR stanął dzisiaj przed bezprecedensowym wyzwaniem. W tym samym czasie władze celne mają do czynienia z niespotykaną ilością oszustw celnych i przemytów spowodowanych zmianami politycznymi, sytuacją ekonomiczną i społeczną w wielu państwach regionu oraz często gwałtownym wzrostem opłat celnych i podatków.

Ponadto, zarządzanie i kontrola systemu TIR stwarzają problemy dla krajowych władz celnych, głównie w nowych, niepodległych państwach, które czasami wciąż muszą zdobywać niezbędne doświadczenie i często nie mają dostatecznie i odpowiednio wyszkolonego personelu.

Aby przeciwdziałać przynajmniej części tego niepożądanego postępu, rządy i inni uczestnicy systemu TIR, nakładają czasem jednostronne warunki, które są sprzeczne z warunkami i duchem Konwencji TIR, takie jak obowiązek dodatkowych gwarancji dla operacji tranzytowych TIR lub wykluczenie pewnych grup towarów.

Wprawdzie takie rozwiązania mogą być pomocne w krótkim okresie czasu, jednak długoterminowo mogą spowodować, że inne kraje wprowadzą podobne rozwiązania, co w konsekwencji może doprowadzić do podniesienia kosztów międzynarodowego handlu i transportu, a nawet do całkowitego rozpadu systemu tranzytowego TIR – bez alternatywnych możliwości w perspektywie.

Sama Konwencja TIR daje obecnie wiele możliwości ochrony interesów władz celnych, takich jak nałożenie konwoju, wyznaczenie trasy i ograniczenie czasu przejazdu. Istnieje także możliwość przygotowania innych środków, jeśli będą tego chciały strony umowy do Konwencji TIR.

Stabilne i długoterminowe rozwiązania będą mogły być znalezione jedynie poprzez wspólne, skoordynowane działania wszystkich zainteresowanych stron umowy do Konwencji TIR. Rada Wykonawcza TIR (TIRExB) jak również UNECE i Grupa Robocza do Spraw Celnych Wpływających na Transport (WP.30) prowadzą rozmowy na temat takiej koordynacji i współpracy. Doświadczenie pokazuje, iż rozwiązania wielu, niedawno pojawiających się problemów dotyczących interpretacji Konwencji TIR zostały znalezione przez organy i ciała ustanowione w ramach Konwencji TIR i UNECE.

Celem UNECE i sekretariatu TIR jest kontynuacja prac w tym kierunku oraz dbanie o właściwe funkcjonowanie międzynarodowego mechanizmu, w celu dalszego polepszania koordynacji i współpracy pomiędzy Umawiającymi się Stronami Konwencji TIR i branżą transportową. Konieczne jest stałe poprawianie ram prawnych, pomiędzy którymi działa system TIR oraz upraszczanie tego działania tak, aby system tranzytowy TIR był zawsze zgodny z potrzebami branży transportowej oraz władz celnych.

Narody Zjednoczone, jako wszechstronna organizacja, jest depozytariuszem Konwencji TIR oraz dba o jej konstrukcję i nadzór nad nią, a także tam gdzie to konieczne, o przystosowanie do zmieniających się potrzeb. Wcześniejsze doświadczenie pokazuje, iż Konwencja TIR, jako część podjętych przez UNECE działań usprawniających transport, przyniosła korzyści wszystkim zainteresowanym, zarówno władzom celnym jak i przewoźnikom, co daje wszelkie podstawy, aby przypuszczać, że takie działania będą kontynuowane w przyszłości.

1.7 INFORMACJA O SYSTEMIE TIR

Oprócz Podręcznika TIR w formie niniejszej książki oraz wersji elektronicznej dostępnej w wielu językach, istnieje mnóstwo innych źródeł informacji dotyczących Konwencji TIR i jej zastosowania przez strony umowy.

Najlepszym i stale aktualizowanym źródłem informacji jest strona internetowa UNECE TIR, wspólnie administrowana przez UNECE i sekretariat TIR (<http://tir.unece.org>). Oprócz wielu wersji językowych podręcznika TIR, na stronie tej znaleźć można aktualne informacje na temat administracji i stosowania Konwencji TIR przez wszystkie Umawiające się Strony. Zawiera ona najnowsze informacje dotyczące interpretacji prawnej Konwencji TIR, powiadomień depozytariusza oraz krajowych i międzynarodowych środków kontroli celnej wprowadzonych przez władze celne i Komitet Administracyjny TIR. Strona internetowa TIR zawiera również wszystkie dokumenty i raporty wydane w związku z posiedzeniami Komitetu Administracyjnego TIR i Grupy Roboczej UNECE (WP.30) oraz ich doraźnych grup eksperckich (w języku angielskim, francuskim i rosyjskim).

Ponadto, sekretariat UNECE obsługuje międzynarodowy wykaz krajowych TIR Focal Points we wszystkich państwach stosujących system TIR. Z tymi ekspertami, z krajowych władz celnych i krajowych stowarzyszeń, należy się kontaktować w celu uzyskania informacji na temat zastosowania Konwencji TIR na poziomie krajowym. Informacje dotyczące TIR Focal Points są również dostępne na stronie internetowej TIR (hasło dostępu można uzyskać w UNECE lub sekretariacie TIR).

UNECE i sekretariat TIR obsługują również międzynarodowy rejestr plomb i pieczęci celnych stosowanych zgodnie z konwencją TIR, który jest dostępny do ograniczonego użycia przez zainteresowane władze celne.

Kontakt z sekretariatem UNECE, Radą Wykonawczą TIR (TIRExB) i sekretariatem TIR: Office 401-3, Palais des Nations, CH - 1210 Geneva (Switzerland); Tel: +41-22-917-3258; Fax: +41-22-917-0039 lub +41-22-917-917-0614; E-mail: tirexb@unece.org.

1.8 KARNETY TIR WYDANE MIĘDZYNARODOWYM STOWARZYSZENIOM PRZEZ IRU

Kraj	2000 r.	2001 r.	2002 r.	2003 r.	2004 r.	2005 r.	2006 r.
Albania	0	250	500	400	400	800	800
Austria	15100	21000	18100	20900	19850	21700	14150
Armenia	-	200	100	250	200	300	550
Azerbejdżan	4000	3600	1300	1900	3950	5000	5500
Białoruś	230200	232000	284000	237600	187000	182200	197500
Belgia	2400	2200	1150	1300	1200	800	500
Bułgaria	205000	211000	252000	303000	313000	349000	394500
Chorwacja	7700	7900	9800	7650	9700	9500	9300
Cypr	1000	1150	950	1100	1000	450	750
Czechy	32550	34700	34850	38950	39700	37850	42500
Dania	7350	6350	6550	5100	2600	300	1000
Estonia	79600	97000	90000	91000	56000	43000	47000
Finlandia	17000	20300	19700	20050	16300	17200	13300
Francja	18750	14250	13700	13050	12300	10000	8200
Gruzja	1000	2500	500	2000	1050	3600	4300
Niemcy	41400	42950	42950	39950	42050	35200	32300
Grecja	20000	22000	29400	23600	40500	33200	30700
Węgry	150600	123500	95450	67650	44900	34300	35800
Iran	30000	15000	20000	33000	33000	33000	48000
Izrael	500	0	0	0	0	0	0
Włochy	40000	41000	44000	45500	37000	25000	19500
Jordania	0	150	100	150	0	100	50
Kazachstan	10400	9100	6400	17400	17000	19600	32650
Kuwejt	500	0	0	500	50	300	0
Kirgistan	100	550	1250	2700	4900	6250	11450
Łotwa	127500	124300	132000	154500	91000	90000	105500
Liban	0	0	50	50	0	0	50
Litwa	247000	275900	299500	327200	148700	151600	165000
Mongolia	-	-	-	-	150	0	0
Maroko	0	0	0	0	100	0	100
Holandia	46450	333500	30950	22600	22200	15600	21000
Norwegia	500	500	500	0	0	100	100
Polska	244500	167000	213500	244000	273500	188000	291500
Portugalia	0	0	200	200	700	3000	1300
Mołdawia	18000	21100	24450	46800	46900	58500	61050
Rumunia	333000	363800	462000	472900	486300	514700	397200
Rosja	236800	192800	263700	313550	375650	424000	499900
Serbia i Czarnogóra	-	-	-	2050	5350	5000	0
Słowacja	35550	31100	28050	34800	18450	20900	23050
Słowenia	20500	19300	17800	18600	22000	6550	16400
Hiszpania	1000	2000	2200	2000	3000	2000	3000
Szwecja	4900	5200	2600	3400	1500	1550	1200
Szwajcaria	2200	3200	2400	2600	1600	1450	1600

Syria	700	1400	900	1300	900	1500	800
Macedonia	17050	22100	29300	27400	27400	27700	31550
Tadżykistan	--	-	-	-	0	50	300
Tunezja	0	0	0	0	0	0	0
Turcja	336000	327000	412000	419000	544000	589000	689000
Turkmenistan	-	150	0	150	200	400	1000
Ukraina	184000	200000	190000	222500	251000	266000	324000
Wielka Brytania	10900	9800	7650	6000	4400	2600	1650
Uzbekistan	900	600	500	900	2400	1800	4500
Jugosławia	-	700	1400	800	-	-	-
RAZEM	2782600	2707950	3095200	3298000	3211050	3240650	3599850

1.9 ROLA I ODPOWIEDZIALNOŚĆ RÓŻNYCH STRON ZAANGAŻOWANYCH W SYSTEM TIR

System TIR jest dobrze działającym mechanizmem, opartym o współpracę pomiędzy Umawiającymi się Stronami i branżą transportową. W celu zapewnienia jego właściwego funkcjonowania, konieczne jest, aby wszystkie zaangażowane strony – rządy, Rada Zarządzająca TIR, krajowe stowarzyszenia poręczające, przewoźnicy, organizacje międzynarodowe – dotrzymywały swoich zobowiązań wynikających z postanowień Konwencji TIR. Rola i odpowiedzialność głównych uczestników systemu TIR została wymieniona poniżej.

1.9.1 ODPOWIEDZIALNOŚĆ RZĄDU

- Ratyfikacja Konwencji TIR w odniesieniu do przepisów krajowych (publikacja w krajowym dzienniku ustaw);
- Złożenie dokumentu przystąpienia w Biurze Prawnym Narodów Zjednoczonych w Nowym Jorku (depozytariusz) (Art. 52 Konwencji);
- Uznanie krajowej organizacji poręczającej (Art. 6 i Załącznik 9 Konwencji);
- Uznanie osób stosujących karnety TIR (Art.6, Załącznik 9, Część II Konwencji);
- Opublikowanie listy urzędów celnych upoważnionych do realizacji operacji TIR (Art. 45 Konwencji);
- Szkolenia dla urzędników celnych dotyczące procedur celnych TIR;
- Stworzenie lub wyznaczenie organu odpowiedzialnego za uznawanie pojazdów drogowych i kontenerów (Art. 12 Konwencji);
- Złożenie następujących dokumentów i informacji do Rady Wykonawczej TIR (TIRExB):

Międzynarodowy system gwarancyjny

- Uwierzytelniona kopia pisemnego porozumienia pomiędzy właściwymi władzami (celne) i krajowym stowarzyszeniem lub innego dokumentu prawnego, jak również zmian jego dotyczących (najszybciej jak to możliwe);
- Uwierzytelniona kopia ubezpieczenia lub zabezpieczenia finansowego, jak również wszelkich zmian jego dotyczących (najszybciej jak to możliwe);

- Kopia polisy ubezpieczeniowej (corocznie wznawianej) (najszybciej jak to możliwe).

Kontrola dostępu do procedury TIR

- Szczegóły dotyczące każdej osoby upoważnionej przez właściwe władze do korzystania z karnetów TIR, lub której takie upoważnienie cofnięto (w ciągu jednego tygodnia);
- Kompletna i aktualna lista wszystkich osób upoważnionych przez właściwe władze do korzystania z karnetów TIR, lub którym takie upoważnienie cofnięto (stan na 31 grudnia każdego roku, najszybciej jak to możliwe);
- Szczegóły dotyczące każdej osoby pozbawionej prawa korzystania z postanowień Konwencji na podstawie Art. 38 (w ciągu jednego tygodnia).

Krajowe środki kontroli

- Szczegóły dotyczące wszystkich środków kontroli, które właściwe władze mają zamiar wprowadzić zgodnie z Art. 42 bis (najszybciej jak to możliwe).

1.9.2 ROLA I ODPOWIEDZIALNOŚĆ KRAJOWEGO STOWARZYSZENIA PORĘCZAJĄCEGO

- Zawieranie umów (porozumień) z krajowymi władzami celnymi i opłata cła za import lub eksport oraz podatków wraz z ewentualnymi odsetkami, na podstawie prawa i przepisów celnych kraju, w którym została stwierdzona nieprawidłowość związana z operacją TIR. Stowarzyszenie jest odpowiedzialne, wspólnie i solidarnie z osobami, na które powyższe opłaty zostały nałożone, za uregulowanie tych płatności (Art. 8, punkt 1);
- Zawieranie pisemnych porozumień dotyczących funkcjonowania międzynarodowego systemu gwarancyjnego z międzynarodowymi organizacjami (obecnie Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) nadzoruje jedyny istniejący międzynarodowy system gwarancyjny) (Nota wyjaśniająca 0.6.2 bis);
- Działanie jako gwarant (Art. 6, punkt 1). Gwarancja ta powinna także obejmować odpowiedzialność, jaka może powstać w związku z operacjami wykonywanymi pod osłoną karnetów TIR wydanych przez zagraniczne stowarzyszenia będące członkami międzynarodowej organizacji, do której ono samo należy (Art. 6, punkt 1);
- Wydawanie karnetów TIR jedynie osobom, które spełniły minimalne warunki i wymagania (Art. 6, punkt 4 i Załącznik 9, część II), i którym właściwe władze kraju będącego stroną umowy, w którym osoba ma swoją siedzibę lub miejsce zamieszkania, nie odmówiły prawa do korzystania z procedury TIR. (Art. 6, punkt 3);
- Przyjmowanie deklaracji zobowiązania od przewoźników korzystających z karnetów TIR (stowarzyszenie może zażądać gwarancji bankowej lub depozytu);
- Wydawanie karnetów na podstawie systemu zarządzania ryzykiem;
- Podejmowanie ścisłej współpracy z właściwymi władzami oraz podejmowanie wszelkich koniecznych środków w celu zapewnienia właściwego wykorzystania karnetów TIR (Art. 42 bis);
- Przesyłanie do właściwych władz krajowych następujących informacji i dokumentacji:

Międzynarodowy system gwarancyjny

- Uwierzytelniona kopia ubezpieczenia lub zabezpieczenia finansowego, jak również wszelkich zmian jego dotyczących (najszybciej jak to możliwe);
- Kopia polisy ubezpieczeniowej (corocznie wznawianej) (najszybciej jak to możliwe).

Kontrola przystąpienia do procedury TIR

- Szczegóły dotyczące każdej osoby upoważnionej przez właściwe władze do korzystania z karnetów TIR (najszybciej jak to możliwe);
- Kompletna i aktualna lista wszystkich osób upoważnionych przez właściwe władze do korzystania z karnetów TIR, lub którym takie upoważnienie cofnięto (stan na 31 grudnia każdego roku, przed upływem jednego tygodnia po 31 grudnia).

1.9.3 ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA

- Złożenie deklaracji zobowiązania w krajowym stowarzyszeniu poręczającym (określającej warunki korzystania z karnetów TIR);
- Uzyskanie od właściwych władz świadectwa uznania dla pojazdów drogowych i kontenerów;
- Montaż tabliczek TIR na pojazdach drogowych i kontenerach (Art. 16 Konwencji).

1.9.4 ROLA I ODPOWIEDZIALNOŚĆ ORGANIZACJI MIĘDZYNARODOWEJ (OBECNIE: IRU)

- Z upoważnienia Komitetu Administracyjnego TIR jest odpowiedzialna za efektywną organizację i funkcjonowanie międzynarodowego systemu gwarancyjnego (Art. 6, punkt 2 bis Konwencji);
- Przedstawia krajowe stowarzyszenia poręczające do akceptacji przez międzynarodowy system gwarancyjny;
- Dostarcza odpowiednim organom uwierzytelnione kopie globalnych umów gwarancyjnych i dowodów ubezpieczenia;
- Zawiera pisemne porozumienia z krajowymi stowarzyszeniami poręczającymi w sprawie działania międzynarodowego systemu gwarancyjnego (Nota wyjaśniająca 0.6.2 bis);
- Z upoważnienia Komitetu Administracyjnego TIR jest odpowiedzialna za drukowanie i dystrybucję karnetów TIR (Załącznik 10, Art. 10 (b));
- Informuje wszystkie krajowe stowarzyszenia poręczające i krajowe władze celne o uznaniu nowego stowarzyszenia poręczającego;
- Nadzoruje system gwarancyjny TIR i dostarcza odpowiednim organom rocznych danych dotyczących reklamacji złożonych, zapłaconych i w toku.
- Nadzoruje system karnetowy TIR, włączając scentralizowane drukowanie i dystrybucję karnetów TIR do krajowych stowarzyszeń poręczających:
 - Podejmuje wszystkie uzasadnione kroki w celu zminimalizowania ryzyka fałszowania karnetów TIR;
 - Podejmuje stosowne działania w sprawach, w których wykryto pomyłki lub braki w międzynarodowych dokumentach celnych lub karnetach TIR;
 - Dostarcza właściwym organom informacji w sprawie zasad i procedur zalecanych przy wydawaniu karnetów TIR przez krajowe stowarzyszenia poręczające;
 - Dostarcza właściwym organom danych statystycznych dotyczących ilości karnetów TIR wydanych każdej stronie umowy;

- Dostarcza do TIRExB informacji dotyczących cen za wydanie karnetu TIR każdego rodzaju przez organizację międzynarodową;
- Oferuje swoje doświadczenie do wspierania szkolenia zainteresowanych stron tzn. krajowych stowarzyszeń;
- Zarządza elektronicznym systemem kontroli dla karnetów TIR, a w szczególności:
 - Informuje strony umowy i odpowiednie organy o problemach wykrytych w systemie;
 - Dostarcza właściwym organom statystyki i dane dotyczące dotrzymania zobowiązań stron umowy, jeśli chodzi o elektroniczny system kontroli;
 - Stałe doskonalenie elektronicznego systemu kontroli w celu poprawienia jego wydajności w zarządzaniu ryzykiem i jako narzędzia zapobiegającego oszustwom.
- Jako obserwator, bierze udział w posiedzeniach Komitetu Administracyjnego TIR (Załącznik 8, Art. 1 (ii) Konwencji), TIRExB (Załącznik 8, Art. 11, punkt 5 Konwencji), Grupy Roboczej UNECE do Spraw Celnych Wpływających na Transport (WP.30) i Grupy Kontaktowej TIR;
- Bierze udział w działaniach TIRExB, a w szczególności:
 - Ma pełny udział w sprawach, w których TIRExB ma ułatwić rozstrzygnięcie sporu;
 - Dostarcza, na żądanie TIRExB, pełnych i kompletnych informacji dotyczących funkcjonowania systemu TIR, pod warunkiem, że takie żądanie nie narusza przepisów dotyczących zachowania tajemnicy, ochrony danych, itp.;
 - Dbą o to, żeby TIRExB niezwłocznie zajęło się każdym problemem dotyczącym nieuczciwej działalności lub innymi problemami dotyczącymi stosowania Konwencji TIR;
 - Jest przygotowana do regularnych, nieformalnych spotkań z sekretariatem TIR.

1.9.5 ROLA I ODPOWIEDZIALNOŚĆ RADY WYKONAWCZEJ TIR I SEKRETARIATU TIR, W ODNIESIENIU DO ZAŁĄCZNIKA 8, ARTYKUŁ 10 KONWENCJI TIR

- Nadzoruje stosowanie Konwencji. W tym celu, TIRExB, między innymi, przygotowuje wzory, wydaje kwestionariusze, przeprowadza wizytacje w wybranych miejscach, itp. Poświęca szczególną uwagę następującym zagadnieniom:
 - dostosowanie pojazdów;
 - upoważnienie stowarzyszeń krajowych;
 - dostosowanie procedur zakończenia i zwolnienia;
 - identyfikacja, poszukiwanie i żądanie zapłaty od osób bezpośrednio odpowiedzialnych za naruszenie procedur TIR;
 - wyłączenie i odsunięcie od procedur TIR, zgodnie z Art. 38 i Załącznikiem 9, część II Konwencji;
 - wprowadzanie poprawek do Konwencji;
 - zastosowanie trzech oficjalnych języków do Konwencji i jej załączników;
 - dostosowanie nowych środków kontroli przyjętych przez strony umowy (Art. 42 bis);
- Nadzoruje działanie systemu gwarancyjnego. W tym celu, TIRExB sprawdza i kwestionuje (tam gdzie to konieczne) ogólne umowy gwarancyjne, krajowe przepisy ubezpieczeniowe i roczne polisy ubezpieczeniowe. TIRExB wymaga także od organizacji międzynarodowych aby dostarczały, corocznie, ogólnych danych dotyczących spraw spornych rozpoczętych, zakończonych i w toku;
- Wypełnia zadania powierzone jej przez Komitet Administracyjny;
- Nadzoruje scentralizowany druk karnetów TIR i ich dystrybucję do stowarzyszeń, które są realizowane przez międzynarodową organizację. Dotyczy to między innymi kontroli czy

karnety TIR są zgodne z wymogami Konwencji oraz wstępnie zatwierdza wszelkie zmiany w jego układzie graficznym;

- Koordynuje i wspiera wymianę doniesień i innych informacji pomiędzy właściwymi władzami stron umowy. TIRExB aktywnie zachęca właściwe władze, aby dzieliły się wiedzą i doświadczeniami dotyczącymi nowych metod oszustw jak również przykładami dobrych praktyk. Gdy TIRExB dostaje takie informacje, zbiera je oraz dba o ich rozpowszechnienie;
- Koordynuje i wspiera wymianę informacji pomiędzy właściwymi władzami Umawiających się Stron, stowarzyszeniami i międzynarodowymi organizacjami. Dotyczy to na przykład, spraw takich jak działanie elektronicznego systemu kontroli, przykładów dobrych praktyk, itp.;
- Ułatwia rozstrzygnięcie sporów pomiędzy stronami umowy, stowarzyszeniami, firmami ubezpieczeniowymi i międzynarodowymi organizacjami. TIRExB wykorzystuje swoje biura do mediacji, gdy jest to potrzebne, aby pomóc w rozwiązywaniu wszelkich sporów;
- Wspiera szkolenia pracowników administracji celnej i innych zainteresowanych stron, w zakresie procedur TIR;
- Obsługuje centralny rejestr wszystkich zasad i procedur, na podstawie których stowarzyszenia spełniające minimalne warunki i wymogi zawarte w Załączniku 9, uzyskują od stron umowy pozwolenie na wydawanie karnetów TIR.
- Monitoruje ceny karnetów TIR, biorąc pod uwagę wrażliwość tego zagadnienia.

Decyzje podjęte przez TIRExB są egzekwowane przez sekretarza TIR, który jest członkiem Komisji Ekonomicznej Narodów Zjednoczonych dla Europy. Sekretarz TIR jest wspierany przez niewielki sekretariat TIR, którego wielkość jest ustalona przez Komitet Administracyjny.

2 KONWENCJA TIR Z 1975 ROKU

Ta część zawiera pełny tekst Konwencji TIR z 1975 roku, stan z dnia 19 września 2004. Układ tej części wynika ze struktury Konwencji z 1975 roku.

Noty wyjaśniające zawarte w Załączniku 6 i Załączniku 7, część III zostały zamieszczone razem z przepisami Konwencji, do których się odnoszą (z wyjątkiem rysunków zawartych w Załączniku 6). Zgodnie z Art. 43 Konwencji, Noty wyjaśniające objaśniają określone przepisy Konwencji i załączników do niej. Opisują one również niektóre zalecane praktyki.

Noty wyjaśniające nie zmieniają przepisów tej Konwencji czy załączników do niej, lecz jedynie czynią ich treść, znaczenie i zakres bardziej precyzyjnymi. W szczególności ma to odniesienie do przepisów Art. 12 tej Konwencji i Załącznika 2 dotyczących warunków technicznych, jakie muszą spełniać pojazdy drogowe przeznaczone do transportu z plombami celnymi, aby uzyskać świadectwo uznania. Noty wyjaśniające precyzują, tam gdzie to niezbędne, warunki techniczne konstrukcji, które muszą zostać spełnione, aby była ona zaakceptowana przez umawiające się strony jako zgodna z tymi przepisami. Noty wyjaśniające precyzują również, tam gdzie to niezbędne, które rozwiązania techniczne są z tymi przepisami niezgodne.

Tak więc, Noty wyjaśniające określają praktyczne znaczenie przepisów tej Konwencji i załączników do niej, a także uwzględniają rozwój technologiczny i wymogi ekonomiczne.

Komentarze są również zamieszczone razem z przepisami, do których się odnoszą. Komentarze zawarte w podręczniku TIR nie są prawnie wiążące dla Umawiających się Stron Konwencji TIR z 1975 roku. Jednak są ważne przy interpretacji, harmonizacji i zastosowaniu Konwencji, gdyż odzwierciedlają one opinie Komitetu Administracyjnego, co do Konwencji TIR z 1975 roku oraz Grupy Roboczej do Spraw Celnych Wpływających na Transport z Europejskiej Komisji Ekonomicznej Narodów Zjednoczonych (UNECE).

{TRANS/GE.30/55, paragraf 40}

2.1 Konwencja TIR

KONWENCJA CELNA DOTYCZĄCA MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU TOWARÓW Z ZASTOSOWANIEM KARNETÓW TIR

Sporządzona w Genewie dnia 14 listopada 1975 r.

(zał. do Dz. U. Z 1984 r. Nr 17, poz. 76)

Styczeń 2007 r.

(tekst jednolity)

Umawiające się Strony,

pragnąc ułatwić międzynarodowe przewozy towarów pojazdami drogowymi,

mając na uwadze, że poprawa warunków przewozu stanowi jeden z zasadniczych czynników rozwoju współpracy między nimi,

wypowiadając się za uproszczeniem i harmonizacją formalności administracyjnych, zwłaszcza na granicach, w dziedzinie przewozów międzynarodowych,

zgodziły się na następujące postanowienia:

Rozdział I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

a) Określenia

Artykuł 1

W rozumieniu niniejszej Konwencji:

- a) określenie "transport TIR" oznacza przewóz towarów z wyjściowego urzędu celnego do docelowego urzędu celnego zgodnie z procedurą zwaną "procedurą TIR", ustaloną przez niniejszą Konwencję;
- b) określenie "operacja TIR" oznacza część transportu, wykonywaną w Umawiającej się Stronie z wyjściowego urzędu celnego albo przejściowego urzędu celnego przy wjeździe do docelowego urzędu celnego albo przejściowego urzędu celnego przy wyjeździe;

Nota wyjaśniająca

0.1 b)

Z artykułu 1 (b) wynika, że w przypadku, gdy poszczególne wyjściowe urzędy celne i docelowe urzędy celne są usytuowane w jednym lub kilku krajach, możliwa jest więcej niż jedna operacja TIR w Umawiającej się Stronie. W tych okolicznościach narodowa część transportu TIR przeprowadzona między dwoma kolejnymi urzędami celnymi, bez względu na to czy są to wyjściowe, docelowe czy przejściowe urzędy celne, może być uznana jako operacja TIR.

- c) określenie "rozpoczęcie operacji TIR" oznacza, że pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener został przedstawiony w celu kontroli w wyjściowym urzędzie celnym albo w przejściowym urzędzie celnym przy wjeździe, wraz z ładunkiem i odnoszącym się do niego karnetem TIR i że karnet TIR został przyjęty przez urząd celny;
- d) określenie "zakończenie operacji TIR" oznacza, że pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener został przedstawiony w celu kontroli w docelowym urzędzie celnym lub w przejściowym urzędzie celnym przy wyjeździe, wraz z ładunkiem i odnoszącym się do niego karnetem TIR;
- e) określenie "zwolnienie operacji TIR" oznacza uznanie przez władze celne, że operacja TIR została prawidłowo zakończona w Umawiającej się Stronie. Zostaje to ustalone przez władze celne na podstawie porównania danych lub informacji dostępnych w docelowym urzędzie celnym lub przejściowym urzędzie celnym przy wyjeździe oraz danych dostępnych w wyjściowym urzędzie celnym lub przejściowym urzędzie celnym przy wjeździe;
- f) określenie "opłaty i podatki przywozowe i wywozowe" oznacza opłaty celne oraz wszystkie inne opłaty, podatki, należności i inne obciążenia finansowe, które są pobierane przy przywozie lub wywozie bądź w związku z przywozem lub wywozem towarów, z wyjątkiem należności i obciążeń finansowych nie przekraczających przybliżonego kosztu świadczonych usług;

Nota wyjaśniająca

0.1 f)

Wyjątki (należności i obciążenia finansowe), o których mowa w artykule 1 litera f) oznaczają wszystkie kwoty inne niż opłaty i podatki pobierane przez Umawiające się Strony przy przewozie lub wywozie albo w związku z przywozem lub wywozem. Kwoty te będą ograniczone do wysokości przybliżonego kosztu świadczonych usług i nie będą stanowić pośredniego sposobu ochrony produktów krajowych lub opłaty o charakterze podatkowym pobieranej od importu lub eksportu. Te należności i obciążenia finansowe obejmują, między innymi płatności odnoszące się:

- do świadectw pochodzenia, jeśli są one konieczne przy tranzycie,
 - do analiz wykonywanych przez laboratoria celne w celach kontroli,
 - do inspekcji celnych innych czynności odprawy celnej, wykonywanych poza normalnymi godzinami pracy i pomieszczeniami urzędów celnych,
 - do inspekcji wykonywanych ze względów sanitarnych, weterynaryjnych lub fitopatologicznych.
- g) określenie "pojazd drogowy" oznacza nie tylko motorowy pojazd drogowy, lecz także każdą przyczepę lub naczepę przeznaczoną do doczepiania do niego;
 - h) określenie "zespół pojazdów" oznacza pojazdy złączone, uczestniczące w ruchu drogowym jako jedna całość;
 - j) określenie "kontener" oznacza sprzęt przewozowy (skrzynia zdejmowana, cysterna lub inny podobny sprzęt):

- i) stanowiący pomieszczenie całkowicie lub częściowo zamknięte i przeznaczone do umieszczania w nim towarów,
- ii) trwałe i wskutek tego dostatecznie wytrzymałe, aby mógł nadawać się do wielokrotnego użytku,
- iii) specjalnie zbudowany w celu ułatwienia przewozu towarów jednym lub kilkoma rodzajami transportu bez przeladunku towarów,
- iv) zbudowany w sposób zapewniający łatwe manipulowanie nim, zwłaszcza przy przeladunku z jednego rodzaju transportu na inny,
- v) zbudowany tak, aby było go łatwo załadować i wyładować, oraz
- vi) o pojemności co najmniej jednego metra sześciennego;

Na równi z kontenerami są traktowane "zdejmowane nadwozia";

Nota wyjaśniająca

0.1 j)

Określenie "zdejmowane nadwozie" oznacza pomieszczenie przeznaczone na ładunek, które nie jest wyposażone w jakikolwiek środek napędowy i jest przeznaczone do przewozu na pojeździe drogowym a podwozie tego pojazdu i dolna rama nadwozia są przystosowane specjalnie do tego celu. Obejmuje ono również wymienne nadwozie, które jest pomieszczeniem przeznaczonym na ładunek, zaprojektowanym specjalnie dla potrzeb kombinowanego transportu drogowego i kolejowego.

0.1 j) i)

Określenie "częściowo zamknięte" w odniesieniu do wyposażenia, o którym mowa w Artykule 1. j) i), oznacza urządzenia zazwyczaj składające się z podłogi i nadbudowy odgraniczającej przestrzeń przeznaczoną na ładunek, odpowiadającą przestrzeni zamkniętego kontenera. Nadbudowa jest przeważnie zrobiona z elementów metalowych, tworzących szkielet kontenera. Te rodzaje kontenerów mogą mieć jedną lub więcej ścian bocznych lub przednich. Niektóre z tych kontenerów mają jedynie dach połączony z podłogą za pomocą słupków pionowych. Kontenery tego rodzaju używane są szczególnie do przewozu towarów przestrzennych (np. pojazdów samochodowych).

- k) określenie "wyjściowy urząd celny" oznacza każdy urząd celny Umawiającej się Strony, w którym zaczyna się przewóz międzynarodowy całości lub części ładunku;
- l) określenie "docelowy urząd celny" oznacza każdy urząd Umawiającej się Strony, w którym kończy się przewóz międzynarodowy całości lub części ładunku;
- m) określenie "przejściowy urząd celny" oznacza każdy urząd celny Umawiającej się Strony, przez który pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener wjeżdża albo wyjeżdża z Umawiającej się Strony w trakcie transportu TIR.
- n) określenie "osoba" oznacza zarówno osobę fizyczną, jak i prawną;
- o) określenie "Posiadacz" karnetu TIR oznacza osobę, której wydano karnet TIR, zgodnie z odpowiednimi postanowieniami Konwencji TIR i w której imieniu została złożona deklaracja celna w formie karnetu TIR, wskazująca na zamiar objęcia towarów procedurą TIR w wyjściowym urzędzie celnym. Będzie on odpowiedzialny za przedstawienie pojazdu drogowego, zespołu pojazdów lub kontenera wraz z ładunkiem i odnoszącym się do niego karnetem TIR w wyjściowym urzędzie celnym, w przejściowym urzędzie celnym i w docelowym urzędzie celnym i za ścisłe przestrzeganie innych odpowiednich postanowień Konwencji TIR.

- p) określenie "towary ciężkie lub przestrzenne" oznacza każdy przedmiot ciężki lub przestrzenny, który ze względu na swój ciężar, na swoje rozmiary lub swój charakter nie jest zazwyczaj przewożony ani w zamkniętym pojeździe drogowym, ani w zamkniętym kontenerze;
- q) określenie "stowarzyszenie poręczające" oznacza stowarzyszenie uznane przez władze celne Umawiającej się Strony jako poręczające za osoby, które stosują procedurę TIR.

b) Zakres stosowania

Artykuł 2

Niniejszą Konwencję stosuje się do przewozu towarów bez przeladunku przez jedną lub kilka granic, od wyjściowego urzędu celnego jednej Umawiającej się Strony do docelowego urzędu celnego innej Umawiającej się Strony lub tej samej Umawiającej się Strony, w pojazdach drogowych, zespołach pojazdów lub w kontenerach, jeżeli jakaś część przewozu między rozpoczęciem i zakończeniem transportu TIR jest wykonywana przez transport drogowy.

Nota wyjaśniająca

0.2-1

Artykuł 2 przewiduje, że przewóz z zastosowaniem karnetu TIR może się zaczynać i kończyć w tym samym państwie, pod warunkiem, że jego trasa prowadzi przez obce terytorium. Nic nie stoi na przeszkodzie, aby w podobnym przypadku władze celne państwa wyjściowego wymagały poza karnetem TIR dokumentu krajowego, zapewniającego ponowny, swobodny wwóz towarów. Jednakże zaleca się, aby władze celne unikały wydawania takiego dokumentu i zgadzały się na jego zastąpienie przez specjalną wzmiankę w karnecie TIR.

0.2-2

Postanowienia tego artykułu zezwalają na przewóz towarów z zastosowaniem karnetu TIR, jeżeli przynajmniej na części trasy przewóz jest wykonywany przez transport drogowy. Nie określają one, na której części trasy przewóz powinien być wykonywany przez transport drogowy, i wystarczy, aby ta część mieściła się między rozpoczęciem i zakończeniem transportu TIR. Jednakże wbrew intencjom nadawcy przy wyjeździe może się zdarzyć, z nieprzewidzianych przyczyn o charakterze handlowym lub przypadkowym, że na jakiegokolwiek części trasy przewóz nie może być wykonany przez transport drogowy. W tych wyjątkowych przypadkach Umawiające się Strony uznają karnet TIR i odpowiedzialność stowarzyszeń poręczających pozostanie obowiązująca.

Komentarz

Używanie karnetów TIR:

W pewnych wypadkach karnet TIR używany był do przewozu towarów na obszarze jednego kraju (na przykład: przewóz z wewnętrznego urzędu celnego do granicznego urzędu celnego bez przedstawiania karnetu TIR przy wjeździe do następnego kraju) w celu nałożenia zamknięć celnych, jako środka zapobiegającego możliwości popełnienia przestępstwa. IRU uznało za celowe poinformować o takich wypadkach władze celne Umawiających się Stron.

{TRANS/GE.30/AC.2/12, ustęp 34; TRANS/GE.30/35, ustępy 64 i 65}

Zastosowanie procedury TIR w przypadku, gdy część przewozu nie odbywa się transportem drogowym.

Zgodnie z postanowieniami Artykułu 2 Konwencji TIR jeśli jakaś część przewozu pomiędzy rozpoczęciem a zakończeniem operacji transportowej TIR jest wykonywana transportem drogowym, można stosować inne środki transportu (kolej, żegluga śródlądowa itp.). Podczas innego niż drogowy etapu przewozu, Posiadacz karnetu TIR może:

- zgodnie z przepisami Artykułu 26, punkt 2 Konwencji, zwrócić się do władz celnych o zawieszenie transportu TIR. W przypadku konieczności wznowienia zawieszonoego transportu TIR na końcu innego niż drogowy etapu transportu, obsługa i kontrola celna powinny być dostępne. Jeśli cała część transportu na terenie kraju wyjściowego nie jest wykonywana transportem drogowym, operacja TIR może być otwarta i natychmiast potwierdzona jako zamknięta w wyjściowym urzędzie celnym przez wydarcie obu odcinków nr 1 i nr 2 z karnetu TIR. W tej sytuacji nie obowiązuje ubezpieczenie TIR na resztę przewozu wewnątrz tego kraju. Jednakże, transport TIR może być łatwo wznowiony w urzędzie celnym znajdującym się na końcu innego niż drogowy etapu przewozu na obszarze innej umawiającej się Strony, zgodnie z przepisami Artykułu 26 Konwencji, lub
- zastosować procedurę TIR. Jednakże w tym przypadku Posiadacz powinien wziąć pod uwagę, że operacja TIR w danym państwie może mieć zastosowanie tylko w przypadku gdy narodowe władze celne są w stanie zapewnić właściwą obsługę karnetu TIR w następujących punktach (odpowiednio): wejścia (en route), wyjścia (en route) i docelowym.

{TRANS/WP.30.AC.2/67 paragraf 64 i Załącznik 4; TIRExB/REP/13/Rev.1 paragraf 23}

Artykuł 3

W celu korzystania z postanowień niniejszej Konwencji:

- a) **przewóz musi być wykonywany:**
 - i) **pojazdami drogowymi, zespołami pojazdów lub kontenerami, uprzednio uznanymi zgodnie z warunkami wymienionymi w rozdziale III a) bądź**
 - ii) **innymi pojazdami drogowymi, zespołami pojazdów lub kontenerami, zgodnie z warunkami wymienionymi w rozdziale III c); lub**
 - iii) **pojazdami drogowymi lub pojazdami specjalnymi w szczególności takimi jak: autobusy, dźwigi, zamiatarki, betonieszarki itp., wywożonymi i dlatego traktowanymi jako towary przemieszczające się samodzielnie z wyjściowego urzędu celnego do docelowego urzędu celnego, zgodnie z warunkami wymienionymi w Rozdziale III c); w przypadku, gdy pojazdy te przewożą inne towary, zastosowanie mają odpowiednio warunki określone w punktach i) do ii),**
- b) **przewozy powinny się odbywać pod gwarancją stowarzyszeń uznanych zgodnie z postanowieniami artykułu 6 i powinny być wykonywane z zastosowaniem karnetu TIR, odpowiadającego wzorowi przedstawionemu w Załączniku nr 1 do niniejszej Konwencji.**

Komentarz

Pojazdy drogowe traktowane jako towary ciężkie lub objętościowe.

Jeżeli pojazdy drogowe lub pojazdy specjalne uważane za ciężkie lub objętościowe przewożą inne ciężkie lub objętościowe towary w taki sposób, że zarówno pojazd jak i towar spełniają jednocześnie warunki sformułowane w Rozdz. III c) Konwencji, wymagany jest tylko jeden Karnet TIR. Karnet i wszystkie vouchery tego Karnetu muszą być zaopatrzone w indos określony w Art. 32 Konwencji. Jeżeli pojazdy takie przewożą zwykle towary w przedziale ładunkowym lub kontenerach, pojazd i kontenery muszą być uprzednio zatwierdzone zgodnie z warunkami sformułowanymi w Rozdz. III a), a przedział ładunkowy lub kontenery muszą być opieczętowane. Ponadto, w przypadku takiego transportu musi być użyty dodatkowy Karnet TIR. W tym celu w każdym z użytych Karnetów muszą być dokonane odpowiednie wpisy.

Postanowienia Art. 3 a) iii) Konwencji mają zastosowanie w przypadku pojazdów drogowych lub pojazdów specjalnych eksportowanych z kraju, gdzie znajduje się wyjazdowy Urząd Celny i importowanych do innego kraju, gdzie znajduje się Urząd Celny przeznaczenia. W tym przypadku, nie mają zastosowania postanowienia Art. 15 Konwencji odnoszące się do czasowego importu pojazdów drogowych. Tak więc, dokumenty celne dot. importu czasowego pojazdów nie są wymagane.

Artykuł 4

Od towarów przewożonych zgodnie z procedurą TIR nie będą uiszczane lub składane do depozytu w przejściowych urzędach celnych opłaty i podatki przywozowe i wywozowe.

Komentarz

Patrz komentarz do noty wyjaśniającej 0.8.3 (Należności celne i podatkowe) i do Artykułu 23 (Konwojowanie pojazdów drogowych)

Artykuł 5

- 1. Towary przewożone zgodnie z procedurą TIR pod zamknięciem celnym w pojazdach drogowych, w zespołach pojazdów lub kontenerach nie będą podlegały w zasadzie kontroli celnej w przejściowych urzędach celnych.**
- 2. Jednak w celu uniknięcia nadużyć władze celne mogą w wyjątkowych przypadkach, a zwłaszcza w razie podejrzenia o nieprawidłowość, przeprowadzać w tych urzędach kontrole towarów.**

Nota wyjaśniająca

0.5

Artykuł ten nie wyklucza prawa przeprowadzenia rewizji towarów metodą sondowania, lecz określa, że rewizje powinny być bardzo ograniczone pod względem ilościowym. W rzeczywistości system międzynarodowy karnetu TIR daje gwarancje dodatkowe w stosunku do zapewnianych przez procedury krajowe. Z jednej strony dane w karnecie TIR dotyczące towarów powinny odpowiadać uwagom wniesionym do dokumentów celnych, ewentualnie wystawionych w państwie wyjściowym, z drugiej strony państwa tranzytowe i docelowe znajdują już gwarancje w kontrolach dokonywanych przy wyjeździe i które są poświadczane przez urząd celny wyjściowy (patrz również dalej nota do artykułu 19).

Komentarz

Kontrole w przejściowych urzędach celnych lub sprawdzanie na miejscu na żądanie przewoźników

Wyjątkowe przypadki, wymienione w Artykule 5, punkt 2 oznaczają także takie sytuacje, w których władze celne przeprowadzają kontrolę albo w przejściowym urzędzie celnym albo w trakcie przewozu na wyraźną prośbę przewoźnika, który ma podejrzenie, iż wystąpiły jakieś nieprawidłowości przy realizacji transportu TIR. W takiej sytuacji władze celne nie powinny odmówić przeprowadzenia kontroli o ile nie uznają, iż żądanie to jest bezpodstawne.

W przypadkach, kiedy władze celne przeprowadzają kontrolę na żądanie przewoźnika, ewentualne opłaty będą poniesione przez niego, zgodnie z przepisami Art. 46, punkt 1 i komentarzem do niego, wraz ze wszystkimi innymi kosztami, które mogą powstać w konsekwencji przeprowadzonej kontroli.

{TRANS/WP.30/196 paragrafy 66 i 67 oraz Załącznik 3;
TRANS/WP.30/AC.2/63 paragraf 63 oraz Załącznik 3}

Rozdział II

WYDAWANIE KARNATÓW TIR ODPOWIEDZIALNOŚĆ STOWARZYSZEŃ PORĘCZAJĄCYCH

Artykuł 6

- 1. Każda Umawiająca się Strona może upoważnić stowarzyszenia do wydawania karnetów TIR bezpośrednio lub za pośrednictwem odpowiednich stowarzyszeń oraz do występowania w charakterze poręczycieli, z zastrzeżeniem spełnienia przez nie minimalnych warunków i wymogów, określonych w części I Załącznika 9. Upoważnienie będzie cofnięte, gdy minimalne warunki i wymogi, określone w części I Załącznika 9, przestają być spełniane.**
- 2. Stowarzyszenie może być uznane w danym państwie tylko wówczas, gdy jego gwarancja obejmuje również odpowiedzialność, jaka może powstać w tym państwie w związku z użyciem karnetów TIR wydanych przez zagraniczne stowarzyszenia, będące członkami międzynarodowej organizacji, do której ono samo należy.**

Nota wyjaśniająca

0.6-2

Stosownie do postanowień tego ustępu władze celne jednego państwa mogą uznać kilka stowarzyszeń, z których każde będzie ponosić odpowiedzialność.

2 bis. Organizacja międzynarodowa, o której mowa w ust. 2, będzie upoważniona przez Komitet Organizacyjny TIR do ponoszenia odpowiedzialności za skuteczne zorganizowanie i funkcjonowanie międzynarodowego systemu gwarancyjnego, pod warunkiem, że akceptuje tę odpowiedzialność.

Nota wyjaśniająca

0.6.2–bis-1

Wzajemne stosunki między organizacją międzynarodową i jej stowarzyszeniami członkowskimi powinny być określone w pisemnych porozumieniach w sprawie funkcjonowania międzynarodowego systemu gwarancyjnego.

0.6.2-bis-2

Upoważnienie udzielone zgodnie z Artykułem 6.2 bis powinno zostać odzwierciedlone w pisemnym Porozumieniu pomiędzy Europejską Komisją Gospodarczą Narodów Zjednoczonych (EKGNZ) i organizacją międzynarodową. Porozumienie będzie przewidywać, że organizacja międzynarodowa będzie wypełniać odpowiednie przepisy Konwencji TIR, respektować kompetencje Umawiających się Stron i przestrzegać decyzje Komitetu Administracyjnego i spełniać żądania Rady Wykonawczej TIR. Podpisując Porozumienie, organizacja międzynarodowa potwierdza, że przyjmuje odpowiedzialność nałożoną przez upoważnienie. Porozumienie będzie również stosowane do odpowiedzialności organizacji międzynarodowej ustanowionej w Załączniku 8, Artykuł 10.b, w przypadku, gdy centralne drukowanie i wydawanie karnetów TIR są zapewniane przez wyżej wymienioną organizację międzynarodową. Porozumienie zostanie przyjęte przez Komitet Administracyjny.

- 3. Stowarzyszenie będzie wydawać karnety TIR jedynie osobom, którym właściwe władze kraju, w którym osoba ma swoją siedzibę lub miejsce zamieszkania, nie odmówiły prawa do korzystania z procedury TIR.**
- 4. Pozwolenie na korzystanie z procedury TIR będzie mogło być udzielone jedynie osobom, które spełniają minimalne warunki i wymogi, określone w części II Załącznika 9. Z zastrzeżeniem postanowień artykułu 38, pozwolenie będzie cofnięte, jeżeli te warunki i wymogi przestają być spełniane.**
- 5. Pozwolenia na korzystanie z procedury TIR udziela się zgodnie z trybem określonym w części II Załącznika 9 do Konwencji.**

Artykuł 7

Formularze karnetów TIR wysyłane do stowarzyszeń poręczających przez odpowiednie stowarzyszenia zagraniczne lub przez organizacje międzynarodowe, zwolnione będą od opłat i podatków przywozowych lub wywozowych oraz nie będą podlegały żadnemu zakazowi lub ograniczeniu przywozowemu i wywozowemu.

Artykuł 8

- 1. Stowarzyszenie poręczające zobowiąże się do uiszczenia należnych opłat i podatków przywozowych lub wywozowych, zwiększonych ewentualnie o odsetki za zwłokę, które mogą się należeć na mocy ustaw i przepisów celnych państwa, w którym ujawniono nieprawidłowość odnoszącą się do operacji TIR. Będzie ono zobowiązane do zapłacenia tych kwot, na zasadzie odpowiedzialności wspólnej i solidarnej z osobami, od których należne są te kwoty.**

Komentarz

Opłaty administracyjne

Odpowiedzialność stowarzyszenia poręczającego, zgodnie z postanowieniami art. 8 ust. 1, nie obejmuje opłat administracyjnych lub innych sankcji finansowych.

{TRANS/WP30/137, ustępy 68-70; TRANS/WP30/AC.2/29, Załącznik 3}

Pobieranie opłat dodatkowych

Art. 8 ust. 1 i 2 zezwala władzom celnym na pobieranie od Posiadacza karnetu TIR opłat dodatkowych, takich jak: wynikających z likwidacji szkód lub innych kar, które władze te uznają za konieczne.

{TRANS/WP30/135, ustępy 52-55; TRANS/WP30/137, ustęp 69}

- 2. Jeżeli ustawy i przepisy Umawiającej się Strony nie przewidują uiszczania opłat i podatków przywozowych lub wywozowych w przypadkach określonych w ustępie 1, stowarzyszenie zobowiąże się do zapłacenia, na tych samych warunkach, kwoty równej opłatom i podatkom przywozowym lub wywozowym, zwiększonym o jakiegokolwiek odsetki za zwłokę.**

Nota wyjaśniająca

0.8.2

Postanowienia tego artykułu powinny być stosowane, gdy w przypadku naruszenia przepisów, wymienionych w artykule 8 ustęp 1, prawa i przepisy Umawiającej się Strony ustanawiają zapłatę kwot innych, niż opłaty i podatki importowe lub eksportowe takich, jak pieniężne kary administracyjne lub inne sankcje finansowe.

Jednakże kwoty do zapłacenia nie powinny przekroczyć sumy opłat i podatków importowych lub eksportowych, które byłyby należne, gdyby towary były importowane lub eksportowane zgodnie ze stosownymi przepisami celnymi; kwoty te zwiększone zostaną o jakiegokolwiek odsetki za zwłokę.

- 3. Każda Umawiająca się Strona określi maksymalną wysokość kwot od jednego karnetu TIR, których można żądać od stowarzyszenia poręczającego na podstawie postanowień ustępów 1 i 2.**

Nota wyjaśniająca

0.8.3

Zaleca się władzom celnym ograniczyć do równowartości 50 000 dolarów USA maksymalną wysokość kwoty od jednego karnetu TIR, która może być żądana od stowarzyszenia poręczającego.

W wypadku przewozu alkoholu i papierosów, wymienionych poniżej i które przekraczają limity określone poniżej zaleca się, aby władze celne zwiększyły maksymalną kwotę, której można żądać od stowarzyszeń poręczających, do równowartości 200.000 USD:

1. alkohol etylowy nieskażony o zawartości alkoholu 80% vol lub więcej (kod HS: 22.07.10)
2. alkohol etylowy nieskażony o zawartości alkoholu poniżej 80% vol; wódki, likiery i inne napoje alkoholowe; składniki preparatów alkoholowych używanych do produkcji napojów (kod HS: 22.08)
3. cygara i inne wyroby tego typu zawierające tytoń (kod HS: 24.02.10)
4. papierosy zawierające tytoń (kod HS: 24.02.20)
5. tytoń, bez względu na to czy zawiera substytuty tytoniu i ich ilości (kod HS: 24.03.10).

Zaleca się, aby maksymalna kwota, której można żądać od stowarzyszeń poręczających była ograniczona do równowartości 50.000 USD dla poniżej podanych ilości tych towarów:

1. 300 litrów
2. 500 litrów
3. 40.000 sztuk
4. 70.000 sztuk
5. 100 kilogramów

Dokładne ilości (litry, sztuki, kilogramy) wyżej wymienionych wyrobów alkoholowych i tytoniowych muszą być wpisane do manifestu towarów karnetu TIR.

Komentarz

Należności celne i podatkowe

Zgodnie z przepisem artykułu 4 Konwencji, przy przewozie towarów w procedurze TIR, nie można żądać uiszczenia cła i należności podatkowych, związanych z przywozem lub wywozem albo też złożenia zabezpieczenia tych należności, nawet jeżeli przekraczają one równowartość kwoty 50 000 USD za przesyłkę przewożoną na podstawie zwykłego karnetu TIR, 200 000 USD za przesyłkę przewożoną na podstawie karnetu "Tobacco/Alcohol" albo kwotę określoną przez władze celne Umawiającej się Strony. W takich wypadkach władze celne krajów tranzytowych mogą jednak, zgodnie z przepisem artykułu 23 Konwencji zażądać, aby pojazdy drogowe były konwojowane na koszt przewoźnika na obszarze tych krajów. {TRANS/GE.30/59, ustęp 34 i 35; TRANS/WP.30/137 ustęp 75 i 76; TRANS/WP.30/159, ustęp 25}

4. **Odpowiedzialność stowarzyszenia poręczającego w stosunku do władz państwa, w którym się znajduje wyjściowy urząd celny, rozpoczyna się w chwili, gdy karnet TIR został przyjęty przez urząd celny. W następnych państwach, przez które prowadzi trasa przewozu towarów zgodnie z procedurą TIR, odpowiedzialność ta rozpoczyna się od chwili przywozu towarów na terytorium tych państw, bądź - w razie zawieszenia transportu TIR, stosownie do postanowień ustępów 1 i 2 artykułu 26 - od chwili, gdy karnet TIR został przyjęty przez urząd celny, w którym transport TIR zostaje wznowiony**
5. **Odpowiedzialność stowarzyszenia poręczającego będzie obejmować nie tylko towary wyszczególnione w karnecie TIR, lecz także towary, które - jakkolwiek nie są wyszczególnione w tym karnecie - znajdują się pod zamknięciem celnym w części pojazdu drogowego albo w kontenerze. Nie będzie ona obejmować żadnych innych towarów.**

Nota wyjaśniająca

0.8.5

Jeśli gwarancja obejmuje towary nie wykazane w karnecie TIR, zainteresowane władze powinny wskazać fakty, na których się opierały twierdząc, że towary były złożone w zaplombowanej części pojazdu drogowego lub w zaplombowanym kontenerze.

6. **W celu ustalenia opłat i podatków wymienionych w ustępach 1 i 2 dane dotyczące towarów, zawarte w karnecie TIR, uważane będą za ważne do czasu przedstawienia dowodu przeciwnego.**

Nota wyjaśniająca

0.8.6

1. W braku istnienia w karnecie TIR wystarczająco szczegółowych danych dla oszacowania towarów zainteresowani mogą dostarczyć dowód o rzeczywistym charakterze tego towaru.
2. Jeżeli żaden dowód nie zostanie dostarczony, opłaty i podatki będą stosowane nie według stawek ryczałtowych, niezależnych od rodzaju towarów, lecz według najwyższych stawek odnoszących się do rodzaju towarów, których dotyczą dane w karnecie TIR.
7. **W razie, gdy kwoty wymienione w ustępach 1 i 2 staną się wymagane właściwe władze powinny, w miarę możliwości, przed skierowaniem roszczenia do stowarzyszenia poręczającego zażądać ich zapłaty od osoby lub osób, od której lub których kwoty bezpośrednio się należą.**

Nota wyjaśniająca

0.8.7

Działania, które powinny być podjęte przez właściwe władze w celu wymagania zapłaty od osoby lub osób bezpośrednio odpowiedzialnych, powinny obejmować, co najmniej zawiadomienie o niezwolnieniu operacji TIR i / lub przekazanie żądania zapłaty Posiadaczowi karnetu TIR.

Artykuł 9

1. **Stowarzyszenie poręczające ustala okres ważności karnetu TIR, określając ostatni dzień ważności, po którym karnet nie będzie mógł być przedstawiony wyjściowemu urzędowi celnemu w celu jego przyjęcia.**
2. **Karnet TIR przyjęty przez wyjściowy urząd celny ostatniego dnia swojej ważności lub przed tą datą, jak to przewiduje się w ustępie 1, zachowuje swą ważność do chwili zakończenia operacji TIR w docelowym urzędzie celnym.**

Artykuł 10

1. **Zwolnienie operacji TIR powinno nastąpić niezwłocznie.**
2. **Jeżeli władze celne państwa zwolniły operację TIR, nie będą mogły już żądać od stowarzyszenia poręczającego uiszczenia kwot wymienionych w artykule 8 ustęp 1 i 2 chyba, że poświadczenie zwolnienia zakończenia zostało uzyskane podstępem lub przez nadużycie, lub zakończenie operacji nie miało miejsca.**

Nota wyjaśniająca

0.10

Uważa się, że poświadczenie zakończenia operacji TIR zostało uzyskane podstępem lub przez nadużycie, gdy operacja TIR została dokonana za pomocą podstępnej zmiany pomieszczenia przeznaczonego na ładunek lub kontener albo, gdy zostało stwierdzone postępowanie takie, jak użycie

fałszywych albo niedokładnych dokumentów, zamiana towarów, naruszenie zamknięć celnych lub, gdy to poświadczenie zostało uzyskane w inny bezprawny sposób.

Artykuł 11

- 1. W wypadku, gdy operacja TIR nie została zwolniona, właściwe władze nie będą miały prawa żądać od stowarzyszenia poręczającego uiszczenia kwot wymienionych w ustępach 1 i 2 artykułu 8, jeżeli w terminie jednego roku, licząc od dnia przyjęcia karnetu TIR przez te władze, nie zawiadomiły one na piśmie stowarzyszenia o niezwolnieniu. Postanowienie to będzie miało zastosowanie również w razie poświadczenia zakończenia operacji TIR uzyskanego podstępem lub przez nadużycie, lecz wówczas termin będzie dwuletni.**

Nota wyjaśniająca

0.11-1

Dodatkowo, oprócz powiadomienia stowarzyszenia poręczającego, właściwe władze powinny również niezwłocznie powiadomić Posiadacza karnetu TIR, iż operacja TIR nie została zwolniona. Powinno to nastąpić w tym samym czasie, co powiadomienie stowarzyszenia poręczającego.

Komentarz

Oplaty celne i podatkowe

Właściwe władze powinny ograniczać swoje roszczenia wobec stowarzyszeń poręczających w kwestii opłat celnych i podatkowych, do tej części towaru, której dotyczy popełnienie nieprawidłowości {TRANS/GE.30/AC.2/12 paragraf 22; TRANS/GE.30/GRCC/11 paragraf 8}

Limit czasu dotyczący powiadomień

Odnosnie limitu czasu na powiadomienie krajowego stowarzyszenia poręczającego o niezwolnieniu karnetu TIR, właściwą jest data dostarczenia a nie data wysłania powiadomienia. Jednakże sposób udokumentowania dostarczenia pozostawiono administracji celnej (list polecony może być dowodem dostarczenia). Jeśli limit czasu zostanie przekroczony, krajowe stowarzyszenie poręczające nie ponosi już odpowiedzialności.

{TRANS/GE.30/AC.2/12 paragraf 28; TRANS/GE.30/35 paragraf 47 i 48;
TRANS/GE.30/GRCC/11 paragrafy 14 i 15}

Powiadomienie stowarzyszenia poręczającego

Władze celne powinny jak najszybciej powiadomić właściwe krajowe stowarzyszenie poręczające w przypadkach, o których mowa w Artykule 11, punkt 1, to jest gdy operacja TIR nie została zwolniona.

{TRANS/WP.30/192 paragraf 26; TRANS/WP.30/AC.2/59 paragraf 46 i Załącznik 5}

Powiadomienie Posiadacza karnetu TIR

Wymieniony w nocie wyjaśniającej 0.8.7 i 0.11-1 obowiązek powiadomienia Posiadacza karnetu TIR może być wypełniony przez przesłanie powiadomienia listem poleconym.
{TRANS/WP.30/192 paragraf 26; TRANS/WP.30/AC.2/59 paragraf 46 i Załącznik 5}

- 2. Żądanie uiszczenia kwot wymienionych w artykule 8 ustęp 1 i 2 powinno być skierowane do stowarzyszenia poręczającego nie wcześniej niż z upływem trzech miesięcy, licząc od dnia, w którym stowarzyszenie zostało powiadomione o niezwolnieniu operacji TIR lub o uzyskaniu poświadczenia zakończenia operacji TIR podstępem lub przez nadużycie, ale nie później niż w terminie dwóch lat, licząc od tego dnia.**

Nota wyjaśniająca

0.11-2

Władze celne przy podjęciu decyzji o zwolnieniu lub niezwolnieniu towarów albo pojazdów nie powinny kierować się faktem, że stowarzyszenie poręczające jest odpowiedzialne za uiszczenie opłat, podatków lub odsetek za zwłokę należnych od Posiadacza karnetu, jeżeli ich ustawodawstwo daje im inne możliwości zapewnienia ochrony ich interesów, do której są obowiązani.

- 3. Dla uiszczenia żądanych kwot stowarzyszenie poręczające będzie rozporządzać trzymiesięcznym terminem, licząc od dnia skierowania do niego żądania zapłaty. Stowarzyszenie otrzyma zwrot uiszczonych kwot, jeżeli w terminie dwóch lat od dnia skierowania żądania zapłaty ustalone w sposób zadawalający władze celne, że w odniesieniu do danej czynności przewozu nie została popełniona żadna nieprawidłowość.**

Nota wyjaśniająca

0.11-3

Jeżeli zwrócono się do stowarzyszenia, zgodnie z procedurą przewidzianą w artykule 11, o zapłatę kwot, o których mowa w ustępie 1 i 2 artykułu 8 i nie dokonano tego w okresie trzech miesięcy przewidzianych w Konwencji, właściwe władze będą mogły domagać się zapłaty wspomnianych kwot na podstawie ich przepisów wewnętrznych, ponieważ chodzi tu o nie wykonanie umowy gwarancyjnej, podpisanej przez stowarzyszenie poręczające na mocy ustawodawstwa wewnętrznego.

Rozdział III

PRZEWÓZ TOWARÓW Z ZASTOSOWANIEM KARNETÓW TIR

a) Uznanie pojazdów i kontenerów

Artykuł 12

W celu korzystania z postanowień części a) i b) niniejszego rozdziału każdy pojazd drogowy powinien odpowiadać w zakresie budowy i wyposażenia warunkom, określonym w Załączniku 2 do niniejszej Konwencji oraz powinien być uznany zgodnie z procedurą określoną w Załączniku 3 do niniejszej Konwencji. Świadczenie uznania powinno być zgodne z wzorem podanym w Załączniku 4.

Komentarz

Świadczenie uznania

Wzór świadectwa uznania pojazdu drogowego, zawarty w Załączniku 4, powinien być formatu A3 złożonego na połowę.

{TRANS/GE.30/10, ustęp 33; TRANS/WP.30/157, ustępy 27-30; TRANS/WP.30/AC.2/35, Załącznik 6}

Warunek dotyczący świadectwa uznania i tabliczki uznania

Świadczenie uznania pojazdu drogowego dotyczy pomieszczenia przeznaczonego na ładunek, spełniającego warunki określone w Załączniku 2 art. 1 Konwencji i powinno znajdować się w pojeździe drogowym zgodnie z Załącznikiem 4 Konwencji. W przypadku przewozu towarów w zdejmowanym nadwoziu (zgodnie z jego definicją zawartą w nocie wyjaśniającej 0.1 e)) lub kontenerze wymagane jest aby tabliczka uznania, opisana w Załączniku 7 część II Konwencji, przymocowana była do uznanego zdejmowanego nadwozia lub kontenera.

{TRANS/WP.30/168, ustęp 38; TRANS/WP.30/AC.2/39, ustęp 17}

Artykuł 13

1. W celu korzystania z postanowień a) i b) niniejszego rozdziału kontenery powinny być zbudowane zgodnie z warunkami określonymi w pierwszej części Załącznika 7 oraz powinny być uznane zgodnie z procedurą określoną w drugiej części tego Załącznika.
2. Kontenery uznane do przewozu towarów pod zamknięciem celnym, stosownie do postanowień Konwencji celnej o pojemnikach z 1956r., wynikających z tej Konwencji porozumień zawartych pod auspicjami Organizacji Narodów Zjednoczonych, Konwencji celnej o kontenerach z 1972r. lub wszystkich aktów międzynarodowych, które zastąpią lub zmieniają tę ostatnią konwencję, będą uważane za odpowiadające postanowieniom ustępu 1 i powinny zostać dopuszczone do wykonywania przewozu zgodnie z procedurą TIR bez dodatkowego ich uznania.

Artykuł 14

1. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie prawo odmowy potwierdzenia ważności uznania pojazdów drogowych lub kontenerów, które nie będą odpowiadały warunkom przewidzianym w artykułach 12 i 13. Jednakże Umawiające się Strony będą unikać opóźnienia przewozu, jeżeli stwierdzone braki będą nieistotne i nie będą stwarzały żadnej możliwości nadużycia.
2. Przed ponownym użyciem do przewozu towarów pod zamknięciem celnym pojazd drogowy lub kontener, który przestał odpowiadać warunkom uzasadniającym jego uznanie, powinien być doprowadzony do stanu poprzedniego bądź przedstawiony do ponownego uznania.

b) Procedura przewozu z zastosowaniem karnetu TIR

Artykuł 15

1. Żaden specjalny dokument celny nie będzie wymagany przy czasowym wwozie pojazdu drogowego, zespołu pojazdów lub kontenera, używanych do przewozu towarów zgodnie z procedurą TIR. Nie będzie wymagana żadna gwarancja dla pojazdu drogowego, zespołu pojazdów lub kontenera.
2. Postanowienia ustępu 1 niniejszego artykułu nie stanowią przeszkody w żądaniu przez Umawiającą się Stronę wypełnienia w docelowym urzędzie celnym formalności przewidzianych przez jej przepisy wewnętrzne w celu zapewnienia wywozu pojazdu drogowego, zespołu pojazdów lub kontenera po zakończeniu operacji TIR.

Nota wyjaśniająca

0.15

Jeżeli są wymagane dokumenty celne dla czasowego wwozu, mogą powstać pewne trudności w odniesieniu do pojazdów nie podlegających rejestracji, takich jak w niektórych państwach przyczepy i naczepy. W tym przypadku postanowienia artykułu 15 mogą być przestrzegane, co da całkowitą gwarancję władzom celnym wystarczającego zabezpieczenia - poprzez naniesienie uwag dotyczących charakterystyk tych pojazdów (znaki i numery) na odcinkach 1 i 2 karnetu TIR, używanych przez dane państwo i na odpowiednich grzbietach.

Komentarz

Dokumenty celne

W związku z tym, że dla pojazdu drogowego nie jest wymagany żaden dokument celny ani żadna gwarancja, kontroli podlegają odrywane odcinki karnetu w wyjściowym i docelowym urzędzie celnym. Nie istnieje problem w wypadku zniszczenia pojazdu drogowego - w świetle art. 41 Konwencji TIR. Natomiast, jeśli pojazd drogowy po prostu zniknie, należy zastosować przepisy prawa krajowego w celu zaspokojenia roszczeń od przewoźnika, którego adres wskazany jest w karnecie TIR.
{TRANS/GE.30/10, ustęp 26 i 27}

Procedury celne

Rozporządzenie Nr 4151/88 Europejskiej Komisji Gospodarczej (EWG) z dnia 21 listopada 1988r. (O.J. L 367, 31.12.1988, str. 1) w sprawie Procedur celnych dla towarów importowanych z obszaru Wspólnoty i Rozporządzenie EWG Nr 1855/89 z dnia 4 czerwca 1989 r. (O.J. L 186, 30.06.1989, str. 8) w sprawie czasowego wywozu środków transportu nie zmieniają procedur celnych ustalonych w Konwencji TIR, jak również nie są sprzeczne z art. 15 Konwencji TIR.
{TRANS/WP.30/131, ustęp 37 i 38}

Artykuł 16

Podczas wykonywania przez pojazd lub przez zespół pojazdów drogowych transportu TIR umieszczona zostanie z przodu pojazdu prostokątna tablica z napisem "TIR", o cechach charakterystycznych wymienionych w Załączniku 5 do niniejszej Konwencji i taka sama tablica z tyłu pojazdu lub zespołu pojazdów drogowych. Tablice te powinny być umieszczone w taki sposób, aby były wyraźnie widoczne. Powinny być one przymocowane lub wykonane w taki sposób, aby można je było zdejmować, odwracać, zakrywać, składać lub oznaczać w inny sposób wskazujący, że przewóz nie odbywa się pod osłoną karnetu TIR.

Komentarz

Techniczna charakterystyka tablic TIR

Tablice TIR muszą być trwałe, zgodne z wymogami określonymi w art. 16 i Zał. 5 do Konwencji. Samoprzylepne naklejki nie będą uznawane jako tablice TIR.
{TRANS/WP.30157, ustęp 61}

Artykuł 17

- 1. Jeden karnet TIR wystawiany jest na każdy pojazd drogowy lub kontener. Jednakże jeden karnet TIR może być wystawiony na jeden zespół pojazdów bądź kilka kontenerów załadowanych na jeden pojazd drogowy lub jeden zespół pojazdów. W takim przypadku manifest towarów w karnecie TIR powinien wykazywać oddzielnie zawartość każdego pojazdu stanowiącego część zespołu pojazdów lub każdego kontenera.**

Nota wyjaśniająca

0.17-1

Postanowienie przewidujące, że manifest towarów objętych karnetem TIR musi wykazywać oddzielnie zawartość każdego pojazdu stanowiącego część zespołu pojazdów lub każdego kontenera, ma jedynie na celu ułatwienie kontroli celnej zawartości samego pojazdu lub kontenera. Postanowienie to nie powinno być więc interpretowane w taki sposób, że każda różnica między zawartością faktyczną pojazdu lub kontenera a zawartością tego pojazdu lub kontenera wskazaną w manifeście będzie uważana za naruszenie postanowień Konwencji. Jeżeli przewoźnik może udowodnić w sposób zadawalający właściwym władzom, że mimo tej różnicy wszystkie towary wskazane w manifeście odpowiadają, ogólnie biorąc, towarom załadowanym w zespole pojazdów lub kontenerach objętych karnetem TIR, nie należy w zasadzie uważać, że nastąpiło naruszenie przepisów celnych.

- 2. Karnet TIR będzie ważny na jeden przewóz. Będzie on zawierał, co najmniej taką liczbę odrywanych odcinków, jaka jest niezbędna dla danego transportu TIR.**

Nota wyjaśniająca

0.17-2

W przypadku przewozów rzeczy przesiedlenia można zastosować procedurę przewidzianą w ustępie 10 c) przepisów dotyczących używania karnetu TIR i w sposób rozsądny uprościć wyliczenie przewożonych przedmiotów.

Komentarz

Wydawanie karnetów TIR dla zespołu pojazdów oraz zespołu naczep i ciągników

Od władz celnych wyjściowego urzędu celnego uzależnione jest czy będzie wymagany jeden czy kilka karnetów TIR dla zespołu pojazdów lub dla kilku kontenerów załadowanych na jeden pojazd drogowy lub na zespół pojazdów, określonych w art. 1 (g) i (h) Konwencji TIR. W wypadku wystawienia karnetu(ów) TIR przejściowe urzędy celne nie mogą żądać wystawienia dodatkowych karnetów TIR.

{TRANS/WP.30/157, ustęp 26}

Wydawanie karnetów TIR dla ładunków mieszanych zawierających zwykle towary oraz towary ciężkie i przestrzenne

Podjmując decyzję o ilości karnetów TIR wymaganych do transportu mieszanych ładunków zawierających zarówno zwykle towary jak i towary ciężkie lub przestrzenne, wyjściowy urząd celny powinien uwzględnić specyficzne zastrzeżenia Art. 32, zgodnie z którym przy przewozie towarów ciężkich lub przestrzennych, okładka i wszystkie odcinki karnetu TIR powinny zawierać adnotację „towary ciężkie lub przestrzenne”. Ponieważ ta adnotacja nie dotyczy zwykłych towarów przewożonych pod zamknięciami celnymi, do przewozu takich towarów powinien być wymagany oddzielny karnet (karnety) TIR.

Jednoczesne użycie kilku karnetów TIR

O ile wyjściowy urząd celny przyjął kilka karnetów TIR dla jednego transportu TIR, urząd ten powinien wskazać numery wszystkich karnetów TIR w polu „Do użytku urzędowego” na wszystkich odcinkach każdego z przyjętych karnetów TIR.

Artykuł 18

Transport TIR może obejmować kilka urzędów celnych wyjściowych i docelowych, jednakże łączna liczba urzędów celnych wyjściowych i docelowych nie może przekraczać czterech. Karnet TIR może być przedstawiony docelowym urzędem celnym tylko wówczas, gdy został on przyjęty przez wszystkie urzędy celne wyjściowe.

Nota wyjaśniająca

0.18-1

W celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania systemu TIR władze celne, jeśli szczególne względy tego nie uzasadniają, odmówią wyznaczenia wyjściowego urzędu celnego swego państwa jako urzędu docelowego dla przewozu, który jest kontynuowany w państwie sąsiednim, będącym również Umawiającą się Stroną niniejszej Konwencji.

0.18-2

1. Towary powinny być załadowane w taki sposób, aby partia towarów przeznaczona do wyładowania w pierwszym punkcie wyładunku mogła być wyjęta z pojazdu lub kontenera bez potrzeby wyładowania innej lub innych partii towarów przeznaczonych do wyładowania w innych punktach wyładunku.
2. W przypadku przewozów z wyładunkiem w wielu urzędach konieczne jest, z chwilą, gdy miał miejsce wcześniejszy częściowy wyładunek, dokonanie o tym wzmianki na wszystkich manifestach pozostających w karnecie TIR w rubryce 12 i jednocześnie określenie na pozostałych odcinkach i na odpowiednich grzbietach, że nowe zamknięcia celne zostały nałożone.

Komentarz do Artykułu 18

Kilka wyjściowych i/lub docelowych urzędów celnych

Transport TIR może obejmować więcej niż jeden wyjściowy / docelowy urząd celny w jednym lub kilku krajach pod warunkiem, że liczba wyjściowych i docelowych urzędów celnych nie przekroczy czterech. Zgodnie z punktem nr 6 Regulaminu używania karnetów TIR (Załącznik nr 1 do Konwencji, wzór karnetu TIR: wersja 1 i wersja 2) dla każdego dodatkowego urzędu celnego wyjściowego lub docelowego niezbędne są dwa dodatkowe odcinki. Wypełnienie odcinków karnetu TIR, o ile kilka urzędów celnych wyjściowych / docelowych jest zaangażowanych, powinno być dokonane w taki sposób, że towar załadowany / rozładowany w kolejnych różnych urzędach powinien być dodany / skreślony do / z manifestu towarów (pola 9, 10, 11) oraz urzędy wyjściowe / docelowe powinny potwierdzić doładunek / rozładunek w polu nr 16.

{TRANS/GE.30/55, ustęp 22; TRANS/WP.30/141, ustępy 39-41; TRANS/WP.30/AC.2/31, Załącznik 3; TRANS/WP.30/192 ustęp 26; TRANS/WP.30?ac.2/59 ustęp 46 i Załącznik 5}

Możliwości zwiększenia, w wyjątkowych sytuacjach, do więcej niż czterech łącznie miejsc załadunku i rozładunku

Zgodnie z Art. 18 Konwencji TIR i punktem nr 5 Regulaminu Używania Karnetu TIR, jeden transport TIR nie może angażować więcej niż czterech miejsc załadunku i rozładunku łącznie. W przypadku większej ilości miejsc załadunku i rozładunku podczas przebiegu jednej operacji

transportowej, pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontenerów może wykonywać kilka transportów TIR po kolei lub jednorazowo, każdy pod osłoną oddzielnego karnetu TIR. W tym celu operatorzy transportowi mogą zastosować następujące opcje:

- (i) Kolejne użycie dwóch karnetów TIR do jednej operacji transportowej zgodnie z komentarzem do Art. 28 „Możliwość zastosowania dwóch karnetów TIR do jednego transportu TIR”. Pierwszy karnet TIR może zawierać do 4 wyjściowych i docelowych urzędów celnych. Po jego zamknięciu w czwartym urzędzie celnym, drugi karnet TIR może zostać otwarty i wykorzystany na pozostałą część operacji transportowej. W celu zaznaczenia tego faktu, powinien zostać dokonany odpowiedni wpis w obydwu karnetach TIR. Zatem, ostatni docelowy urząd celny pokrywany przez pierwszy karnet TIR staje się wyjściowym urzędem dla drugiego karnetu TIR, który może być zastosowany do trzech docelowych urzędów celnych. W pierwszym karnecie TIR wszystkie towary przeznaczone do docelowych urzędów celnych powinny być wskazane w drugim karnecie TIR jako przeznaczone do ostatniego urzędu celnego przeznaczenia. Taka procedura może mieć zastosowanie do siedmiu urzędów celnych wyjściowych i docelowych. W celu spełnienia warunków określonych w Art. 2 Konwencji TIR, istotne jest aby każdy transport TIR wykonywany był przez co najmniej jedną granicę. Przy zastosowaniu dwóch karnetów TIR jeden po drugim, w tym czasie obowiązuje tylko jedna gwarancja TIR;
- (ii) Jednoczesne zastosowanie kilku pojazdów drogowych (zespołu pojazdów) lub kilku kontenerów. Zgodnie z Art. 17 § 1 Konwencji TIR, do każdego pojazdu drogowego lub kontenera może być wykorzystany oddzielny karnet TIR. Każdy karnet TIR może mieć zastosowanie do czterech miejsc załadunku i rozładunku. Wyjściowy urząd celny powinien wskazać numery wszystkich tych karnetów TIR w polu „Do użytku urzędowego” na wszystkich odcinkach każdego zastosowanego karnetu TIR.

Którąkolwiek opcja będzie zastosowana, ładunki przeznaczone do rozładunku w różnych miejscach rozładunku powinny być oddzielone od siebie, jak przewidziano w Nocie Wyjaśniającej 0.18-2 § 1.

Komentarz do Noty wyjaśniającej 0.18.2

Wyladunek towarów

Termin „wyladunek” odnoszący się w szczególności do Noty Wyjaśniającej 0.18-2 nie koniecznie musi oznaczać fizyczne wydobywanie towaru z pojazdu lub kontenera, na przykład w sytuacji gdy operacja transportowa ma być kontynuowana tym samym pojazdem lub kontenerem po zakończeniu operacji TIR. Jednak jeśli operacja TIR jest zakończona dla części ładunku i kontynuowana dla reszty, to ta pierwsza część powinna zostać fizycznie wydobyta z oplombowanej przestrzeni ładunkowej lub kontenera lub w przypadku towarów o nienormalnych wymiarach lub ciężarze powinny zostać oddzielone od pozostałych towarów o nienormalnych wymiarach lub ciężarze, których transport ma być kontynuowany.

{TRANS/WP.30/AC.2/59 paragraf 46 i Załącznik 5; TRANS/WP.30/192 paragraf 26}

Artykuł 19

Towary oraz pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener będą przedstawiane wraz z karnetem TIR w wyjściowym urzędzie celnym. Władze celne państwa wyjazdu podejmą

niezbędne kroki w celu upewnienia się co do dokładności manifestu towarów oraz w celu nałożenia zamknięć celnych bądź w celu kontroli zamknięć celnych nałożonych w imieniu wymienionych władz celnych przez osoby należycie upoważnione.

Nota wyjaśniająca

0.19

Obowiązek urzędów celnych wyjściowych upewnienia się co do dokładności manifestu towarów powoduje konieczność sprawdzenia przynajmniej, czy dane w manifestcie towarów odpowiadają danym w dokumentach wywozowych i dokumentach przywozowych lub innych dokumentach handlowych dotyczących tych towarów; urząd celny wyjściowy może także skontrolować towary w razie potrzeby. Urząd celny wyjściowy powinien również przed nałożeniem zamknięcia sprawdzić stan pojazdu drogowego lub kontenera i w przypadku pojazdu lub kontenera krytego opończą - stan opończy i lin mocowania opończy, ponieważ te urządzenia nie są objęte świadectwem uznania.

Komentarz

Kontrola w wyjściowym urzędzie celnym

W celu sprawnego przebiegu operacji TIR niezbędna jest szczegółowa i pełna kontrola w wyjściowym urzędzie celnym, ponieważ zależy od tego funkcjonowanie procedury TIR. W szczególności należy zapobiegać

- fałszowaniu zgłoszenia celnego w celu uniemożliwienia zamiany towaru podczas przewozu (np. załadowano papierosy, lecz deklarowano tapety, następnie papierosy wyładowano i załadowano tapety);
- przewozom towarów nie objętych manifestem towarów (np. papierosy, alkohol, narkotyki, broń).
{TRANS/GE.30/AC.2/12, ustęp 31; TRANS/GE.30/GRCC/11, ustępy 19-21}

Artykuł 20

Władze celne będą mogły wyznaczyć termin przejazdu przez terytorium ich państwa i wymagać, aby na tym terytorium pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener trzymały się wyznaczonej trasy.

Nota wyjaśniająca

0.20

Jeżeli władze celne wyznaczają termin na przewóz towarów na ich terytorium, powinny również wziąć pod uwagę m.in. przepisy szczególne, które przewoźnicy muszą stosować, zwłaszcza przepisy odnoszące się do godzin pracy i okresów obowiązkowego odpoczynku kierowców pojazdów drogowych. Zaleca się, aby władze celne korzystały ze swego uprawnienia do wyznaczania trasy jedynie wtedy, gdy uznają to za niezbędne.

Komentarz

W wypadku nie dotrzymania obowiązku wynikającego z przepisów artykułu 20 i 39 oraz konieczności egzekucji kar pieniężnych, kar tych nie można żądać od stowarzyszenia poręczającego lecz wyłącznie od Posiadacza karnetu TIR lub osoby odpowiedzialnej za to niedotrzymanie.
{TRANS/GE.30/AC.2/14, ustęp 29; TRANS/GE.30/39, ustęp 30}

Artykuł 21

W każdym przejściowym urzędzie celnym, jak również w docelowych urzędach celnych, pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener będą przedstawiane władzom celnym w celu kontroli wraz ze swym ładunkiem i odnoszącym się do niego karnetem TIR.

Nota wyjaśniająca 0.21-1

Postanowienia tego artykułu nie ograniczają w niczym możliwości władz celnych przeprowadzania rewizji i kontroli wszystkich części pojazdu jak również zamkniętych celnie pomieszczeń przeznaczonych na ładunek.

0.21-2

Urząd celny wejściowy może odesłać przewoźnika do urzędu celnego wyjściowego państwa sąsiedzkiego, gdy stwierdzi, że w tym państwie nie dokonano lub dokonano niewłaściwie poświadczenia. W takim przypadku urząd celny wejścia zamieszcza w karnecie TIR uwagę dla odpowiedniego urzędu celnego wyjściowego.

0.21-3

Jeżeli podczas czynności kontrolnych władze celne pobierają próbki towarów, powinny one wnieść do manifestu towarów karnetu TIR adnotację zawierającą wszystkie odpowiednie szczegóły dotyczące pobranych towarów.

Komentarz

Zakończenie operacji TIR w przejściowym urzędzie celnym wyjścia i w docelowym urzędzie celnym.

Zakończeni w przejściowym urzędzie celnym (en route)

Pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener zostały przedstawione do kontroli w przejściowym urzędzie celnym wyjścia wraz z ładunkiem i odpowiadającym im karnetem TIR.

Częściowe zakończenie

Pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener zostały przedstawione do kontroli w docelowym urzędzie celnym wraz z ładunkiem i odpowiadającym im karnetem TIR w przypadku częściowego rozładunku.

Ostateczne zakończenie

Pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener zostały przedstawione do kontroli w ostatnim docelowym urzędzie celnym wraz z ładunkiem, lub w przypadku wcześniejszego częściowego zakończenia, z pozostałą częścią ładunku i odpowiadającym im karnetem TIR.

{TRANS/Wp.30/192 paragraf 26; TRANS/WP.30/AC.2/59 paragraf 46 i Załącznik 5}

Artykuł 22

1. **Z wyjątkiem przypadków przeprowadzenia rewizji towarów stosownie do postanowień ustępu 2 artykułu 5 władze celne przejściowych urzędów celnych każdej z Umawiających się Stron będą zasadniczo uznawać zamknięcia celne innych Umawiających się Stron pod warunkiem, że zamknięcia te będą nienaruszone; wymienione władze celne będą jednak mogły dodać własne zamknięcia, jeżeli wymagają tego potrzeby kontroli.**
2. **Uznane w ten sposób przez Umawiającą się Stronę zamknięcia celne będą korzystać na jej terytorium z takiej samej opieki prawnej, jak zamknięcia własne.**

Artykuł 23

Władze celne będą mogły

- **konwojować na koszt przewoźnika pojazdy drogowe, zespoły pojazdów lub kontenery przez terytorium ich państwa,**
- **przeprowadzać w czasie drogi kontrolę i rewizję ładunku pojazdów drogowych, zespołów pojazdów lub kontenerów tylko w wypadkach wyjątkowych.**

Komentarz

Konwojowanie pojazdów drogowych

Zgodnie z przepisem artykułu 4 Konwencji, przy przewozie towarów w procedurze TIR, nie można żądać złożenia zabezpieczenia należności celnych i podatkowych związanych z przywozem lub wywozem towarów, nawet, jeżeli należności celne i podatkowe przekraczają równowartość 50 000 USD za przesyłkę przewożoną na podstawie zwykłego karnetu TIR,

200 000 USD za przesyłkę przewożoną na podstawie karnetu "Tobacco/Alcohol" albo kwotę określoną przez władze celne Umawiającej się Strony. W takich wypadkach władze celne krajów tranzytowych mogą jednak, zgodnie z przepisem artykułu 23 Konwencji zażądać, aby pojazdy drogowe były konwojowane na koszt przewoźnika na obszarze tych krajów. W takich przypadkach, jeśli Posiadacz nie otrzyma żadnego innego pisemnego poświadczenia, zaleca się aby władze celne, na żądanie przewoźnika, zamieszczały na grzbiecie nr 1 karnetu TIR w punkcie 5 „Różne” słowo „Konwój (Escort)” oraz krótką wzmiankę o tym co spowodowało konieczność zastosowania konwoju.

{TRANS/GE.30/59, ustęp 34 i 35; TRANS/WP30/137, ustęp 75 i 76; TRANS/WP.30/159, ustęp 25}

Artykuł 24

Jeżeli w czasie drogi lub w przejściowym urzędzie celnym władze celne przeprowadzają rewizję ładunku pojazdu drogowego, zespołu pojazdów lub kontenera, powinny one uczynić wzmiankę (adnotację) o nałożeniu nowych zamknięć, jak również o charakterze

przeprowadzonych kontroli na odcinkach karnetu TIR użytych w ich państwie, na odpowiadających im grzbietach oraz na odcinkach pozostałych w karnecie TIR.

Artykuł 25

Jeżeli w czasie drogi zamknięcie celne zostało zerwane w przypadkach innych niż przewidziane w artykułach 24 i 35 lub, jeżeli towary uległy zniszczeniu lub uszkodzeniu bez zerwania zamknięć celnych, zostanie zastosowane w odniesieniu do użycia karnetu TIR postępowanie przewidziane w Załączniku 1 do niniejszej Konwencji - niezależnie od ewentualnego zastosowania postanowień ustawodawstw wewnętrznych - oraz zostanie wypełniony protokół zajścia znajdujący się w karnecie TIR.

Artykuł 26

1. Jeżeli przewóz wykonywany z zastosowaniem karnetu TIR odbywa się na części trasy przez terytorium państwa nie będącego Stroną niniejszej Konwencji, transport TIR zostaje zawieszony podczas tego przejazdu. W tym przypadku, w celu wznowienia transportu TIR władze celne Umawiającej się Strony, na której terytorium przewóz ten jest następnie kontynuowany, uznają karnet TIR pod warunkiem jednak, że zamknięcia celne i (lub) znaki identyfikacyjne nie zostały naruszone. W przypadkach, gdy plomby celne nie noszą śladów naruszenia, władze celne mogą zaakceptować karnet TIR do dalszego transportu TIR, z zastrzeżeniem Art. 25.
2. Odnosi się to również do części przewozu, podczas którego karnet TIR nie był użytkowany przez Posiadacza karnetu na terytorium Umawiającej się Strony z powodu istnienia bardziej uproszczonej tranzytowej procedury celnej lub jeżeli korzystanie z tranzytowej procedury celnej nie jest konieczne.
3. W tych przypadkach urzędy celne, w których transport TIR zostaje przerwany lub wznowiony, będą uważane odpowiednio za urzędy przejściowe przy wyjeździe lub przy wjeździe.

Komentarz

Zawieszenie transportu TIR w Umawiającej się Stronie, w której nie istnieje upoważnione stowarzyszenie poręczające

Artykuł 26 ma również zastosowanie do Umawiających się Stron, w których nie funkcjonuje upoważnione stowarzyszenie poręczające, i gdzie z tego powodu przepisy Konwencji nie mają zastosowania, zgodnie z Artykułem 3 paragraf (b). Lista takich krajów jest sporządzana przez Komitet Administracyjny TIR i Radę Wykonawczą TIR (TIRExB) na podstawie dokumentów przechowywanych przez TIRExB składanych przez Umawiające się strony, zgodnie z zasadami Załącznika 9, część I Konwencji TIR.

{TRANS/WP.30/AC.2/63 paragrafy 59 i 60 oraz Załącznik 3}

Zastosowanie procedury TIR w przypadku, gdy część przewozu nie odbywa się transportem drogowym.

Zgodnie z postanowieniami Artykułu 2 Konwencji TIR, jeśli jakaś część przewozu pomiędzy rozpoczęciem a zakończeniem operacji transportowej TIR jest wykonywana transportem drogowym, można stosować inne środki transportu (kolej, żegluga śródlądowa itp.). Podczas innego niż drogowy etapu przewozu, Posiadacz karnetu TIR może:

- zgodnie z przepisami Artykułu 26, punkt 2 Konwencji, zwrócić się do władz celnych o zawieszenie transportu TIR. W przypadku konieczności wznowienia zawieszonoego transportu TIR na końcu innego niż drogowy etap transportu, obsługa i kontrola celna powinny być dostępne. Jeśli cała część transportu na terenie kraju wyjściowego nie jest wykonywana transportem drogowym, operacja TIR może być otwarta i natychmiast potwierdzona jako zamknięta w wyjściowym urzędzie celnym przez wydarcie obu odcinków nr 1 i nr 2 z karnetu TIR. W tej sytuacji nie obowiązuje ubezpieczenie TIR na resztę przewozu wewnątrz tego kraju. Jednakże, transport TIR może być łatwo wznowiony w urzędzie celnym znajdującym się na końcu innego niż drogowy etap przewozu na obszarze innej umawiającej się Strony, zgodnie z przepisami Artykułu 26 Konwencji, lub
- zastosować procedurę TIR. Jednakże w tym przypadku Posiadacz powinien wziąć pod uwagę, że operacja TIR w danym państwie może mieć zastosowanie tylko w przypadku, gdy narodowe władze celne są w stanie zapewnić właściwą obsługę karnetu TIR w następujących punktach (odpowiednio): wejścia (en route), wyjścia (en route) i docelowym.

{TRANS/WP.30.AC.2/67 paragraf 64 i Załącznik 4; TIRExB/REP/13/Rev.1 paragraf 23}

Artykuł 27

Z zastrzeżeniem postanowień niniejszej Konwencji, a w szczególności artykułu 18, pierwotnie wyznaczony docelowy urząd celny może zostać zastąpiony przez inny docelowy urząd celny.

Artykuł 28

- 1. Zakończenie operacji TIR powinno być niezwłocznie poświadczone przez władze celne. Poświadczenie to może być dokonane z zastrzeżeniami lub bez: jeżeli zakończenie operacji TIR zostaje poświadczone z zastrzeżeniem, zastrzeżenie powinno się odnosić do faktów związanych z samą operacją TIR. Fakty te powinny być wyraźnie określone w karnecie TIR.**
- 2. W wypadkach objęcia towarów inną procedurą celną lub innym systemem kontroli celnej, wszystkie nieprawidłowości, które zostaną popełnione w tej procedurze lub systemie kontroli celnej nie mogą być przypisane Posiadaczowi karnetu TIR lub jakiegokolwiek osobie działającej na jego rzecz.**

Nota wyjaśniająca

0.28

Stosowanie karnetu TIR powinno być ograniczone do właściwych jego funkcji, to znaczy tranzytu. Karnet TIR nie powinien służyć na przykład do przetrzymania towarów pod zamknięciem celnym w miejscu przeznaczenia.

Komentarz

Zwrot karnetów TIR Posiadaczowi lub innej osobie działającej w jego imieniu

Należy zaznaczyć, iż niezwłoczny zwrot Posiadaczowi lub innej osobie działającej w jego imieniu karnetu TIR poświadczony jako zakończony z zastrzeżeniem lub bez zastrzeżenia, jest zasadniczym obowiązkiem docelowego urzędu celnego. Jest to nie tylko ułatwienie kontroli w stowarzyszeniach poręczających i w międzynarodowych organizacjach odnośnie Artykułu 6, ale również umożliwia tym organizacjom, po zwróceniu danego karnetu, wydanie nowego karnetu Posiadaczowi, bowiem ilość karnetów w użyciu (u Posiadacza) w danym czasie może być ograniczona. {TRANS/GE.30/AC.2/12 paragraf 33; TRANS/GE.30/GRCC/11 paragrafy 24 i 25; TRANS/WP.30/192 paragraf 26; TRANS/WP.30/AC.2/59 paragraf 46 i Załącznik 5}

Możliwość użycia dwóch karnetów TIR do jednego transportu TIR

Czasami ilość odcinków w karnecie TIR nie jest wystarczająca do wykonania transportu TIR w całości. W takich przypadkach pierwsza część transportu TIR musi być zakończona zgodnie z przepisami Artykułu 27 i Artykułu 28 Konwencji a następnie urząd celny, który zamykał poprzednią operację TIR powinien otworzyć nowy karnet, który będzie użyty na pozostałą część transportu TIR. Odpowiedni zapis dokumentujący ten fakt powinien się znaleźć w obu karnetach TIR. {TRANS/GE.30/AC.2/12 paragraf 33; TRANS/GE.30/GRCC/11 paragrafy 24 i 25; TRANS/WP.30/192 paragraf 26; TRANS/WP.30/AC.2/59 paragraf 46 i Załącznik 5}

Procedury po zakończeniu operacji TIR

Artykuł 28 stanowi, iż zakończenie operacji TIR powinno być niezwłocznie poświadczony przez urząd celny. Zakończenie stanowi podstawę objęcia towaru inną procedurą celną lub systemem kontroli celnej. Może to być dopuszczenie do obrotu krajowego, przemieszczenie przez granicę do kraju trzeciego lub strefy wolnocłowej albo do uznanego przez władze celne magazynu na czas oczekiwania na deklarację innej procedury celnej. {TRANS/WP.30/192 paragraf 26; TRANS/WP.30/AC.2/59 paragraf 46 i Załącznik 5}

Zakończenie operacji TIR

1. W przypadkach, gdy operacja TIR została poświadczona jako zamknięta bez zastrzeżeń, urząd celny, który zgłosi, że poświadczenie zakończenia zostało uzyskane podstępem lub przez nadużycie, powinien w swoim powiadomieniu o niezwolnieniu i/lub żądaniu zapłaty wyszczególnić powody, z jakich deklaruje to zakończenie jako niewłaściwe.
 2. Władze celne nie powinny poświadczać zakończenia operacji TIR bez podania przyczyn wyłącznie w celu uniknięcia wymogów Artykułu 10, punkt 1 i Artykułu 11 punkt. 1.
- {TRANS/GE.30/GRCC/11 paragraf 12; TRANS/GE.30/AC.2/12 paragraf 25; TRANS/WP.30/192 paragraf 26; TRANS/WP.30/AC.2/59 paragraf 46 i Załącznik 5}

Wskazanie zastrzeżeń

Władze celne powinny zrobić zastrzeżenie o zakończeniu operacji TIR w sposób jasny i powinny również wskazać powstanie zastrzeżenia poprzez wypełnienie pola nr 27 odcinka nr 2 karnetu TIR oraz poprzez wstawienie litery „R” w polu nr 5 na grzbiecie nr 2 karnetu TIR, jak również powinny wypełnić protokół zajścia w karnecie, jeśli jest to właściwe. {TRANS/GE.30/8 paragraf 12; TRANS/WP.30/192 paragraf 26; TRANS/WP.30/AC.2/59 paragraf 46 i Załącznik 5}

Alternatywne formy ewidencji dla zakończenia operacji TIR

Aby ustanowić alternatywne ewidencje dla poprawnego zakończenia operacji TIR jest zalecane, aby władze celne, w wyjątkowych przypadkach stosowały następujące informacje, że są spełnione ich wymagania:

- każdy oficjalny certyfikat lub potwierdzenie zakończenia operacji TIR tego samego transportu TIR wystawiony przez inną Umawiającą się Stronę w odniesieniu do operacji TIR lub potwierdzenie skierowania towarów do innej procedury celnej lub innego systemu kontroli celnej, np., dopuszczenie do obrotu;
- poprawnie podstemplowany grzbiet nr 1 lub 2 w karnecie TIR przez Umawiającą się Stronę lub jego kopia dostarczona przez międzynarodową organizację potwierdzona za zgodność z oryginałem.
{TRANS/WP.30/159 paragraf 38; TRANS/WP.30/192 paragraf 26; TRANS/WP.30/AC.2/59 paragraf 46 i Załącznik 5}

Inne procedury w stosowaniu karnetów TIR przez przewoźników

W niektórych Umawiających się Stronach przewoźnik nie ma bezpośredniego kontaktu z urzędnikami celnymi w docelowym urzędzie celnym, ponieważ odbiorca towaru lub jego agent podejmują niezbędne formalności celne w celu dopuszczenia towarów do obrotu lub do skierowania ich do innej procedury celnej w dalszej operacji transportowej. Aby umożliwić przewoźnikowi lub jego kierowcy sprawdzenie czy procedura TIR została prawidłowo zamknięta przez urzędników celnych, jeśli przewoźnik lub jego kierowca wyrazi takie życzenie, ma prawo do zatrzymania karnetu TIR i przekazania odbiorcy lub jego agentowi jedynie kopii żółtego manifestu towarów z karnetu TIR wraz z innymi dokumentami. Po dokonaniu odprawy celnej towarów dopuszczających do obrotu lub skierowaniu ich do innej procedury celnej, przewoźnik lub jego kierowca powinien zgłosić się właściwego urzędnika celnego w celu potwierdzenia tego karnetu.

{TRANS/WP.30/188 paragraf 54; TRANS/WP.30/AC.2/59 paragraf 61, 62 i Załącznik 6}

c) Postanowienia dotyczące przewozu towarów ciężkich i przestrzennych

Artykuł 29

1. **Postanowienia niniejszej części stosuje się wyłącznie do przewozu towarów ciężkich lub przestrzennych, określonych pod literą p) artykułu 1 niniejszej Konwencji.**
2. **Jeżeli postanowienia niniejszej części mają zastosowanie, przewóz towarów ciężkich lub przestrzennych może być, według uznania władz wyjściowego urzędu celnego, wykonywany pojazdami lub kontenerami bez zamknięć celnych.**
3. **Postanowienia niniejszej części stosuje się tylko wówczas, gdy zdaniem władz wyjściowego urzędu celnego towary ciężkie lub przestrzenne, jak również, jeśli ma to miejsce, przewożone jednocześnie akcesoria można zidentyfikować bez trudności dzięki dostarczonemu opisowi bądź nałożyć na nie zamknięcia celne i (lub) zaopatrzyć je w znaki identyfikacyjne w sposób uniemożliwiający jakiegokolwiek zastąpienie lub usunięcie tych towarów bez pozostawienia widocznych śladów.**

Nota wyjaśniająca

0.29

Nie jest wymagane świadectwo uznania dla pojazdów drogowych lub kontenerów przewożących towary ciężkie lub przestrzenne. Do urzędu celnego wyjściowego należy jednak sprawdzenie, czy inne warunki ustalone w tym artykule są spełnione dla tego rodzaju przewozu. Urzędy celne innych Umawiających się Stron uznają decyzję podjętą przez urząd celny wyjściowy, jeśli nie wyda im się sprzeczna w sposób oczywisty z postanowieniami artykułu 29.

Komentarz

Pojazdy drogowe traktowane jako towary ciężkie lub objętościowe.

Jeżeli pojazdy drogowe lub pojazdy specjalne uważane za ciężkie lub objętościowe przewożą inne ciężkie lub objętościowe towary w taki sposób, że zarówno pojazd jak i towar spełniają jednocześnie warunki sformułowane w Rozdz. III c) Konwencji, wymagany jest tylko jeden Karnet TIR. Karnet i wszystkie vouchery tego Karnetu muszą być zaopatrzone w indos określony w Art. 32 Konwencji. Jeżeli pojazdy takie przewożą zwykle towary w przedziale ładunkowym lub kontenerach, pojazd i kontenery muszą być uprzednio zatwierdzone zgodnie z warunkami sformułowanymi w Rozdz. III a), a przedział ładunkowy lub kontenery muszą być opieczętowane. Ponadto, w przypadku takiego transportu musi być użyty dodatkowy Karnet TIR. W tym celu w każdym z użytych Karnetów muszą być dokonane odpowiednie wpisy.

Postanowienia Art. 3 a) iii) Konwencji mają zastosowanie w przypadku pojazdów drogowych lub pojazdów specjalnych eksportowanych z kraju, gdzie znajduje się wyjazdowy Urząd Celny i importowanych do innego kraju, gdzie znajduje się Urząd Celny przeznaczenia. W tym przypadku, nie mają zastosowania postanowienia Art. 15 Konwencji odnoszące się do czasowego importu pojazdów drogowych. Tak więc, dokumenty celne dot. importu czasowego pojazdów nie są wymagane.

Przewóz żywych zwierząt

Dla przewozu żywych zwierząt stosuje się przepisy artykułu 29 Konwencji, dotyczące przewozu towarów ciężkich i przestrzennych.
{TRANS/GE.30/AC.2/21, ustęp 30}

Artykuł 30

Wszystkie postanowienia niniejszej Konwencji, których nie uchylają postanowienia szczególne niniejszej części, mają zastosowanie do przewozu towarów ciężkich lub przestrzennych zgodnie z procedurą TIR.

Artykuł 31

Odpowiedzialność zrzeczenia poręczającego będzie obejmować nie tylko towary wyszczególnione w karnecie TIR, lecz także towary, które - jakkolwiek nie wyszczególnione w karnecie - znajdowały się na powierzchni ładunkowej lub wśród towarów wyszczególnionych w karnecie TIR.

Artykuł 32

Okładka i wszystkie odcinki karnetu TIR powinny posiadać napis "towary ciężkie lub przestrzenne", wykonany tłustym drukiem w języku angielskim lub francuskim.

(w jęz. francuskim: "Marchandises pondéreuses ou volumineuses", w jęz. angielskim: "Heavy or bulky goods")

Komentarz

Wydawanie karnetów TIR dla ładunków mieszanych zawierających zwykle towary oraz towary ciężkie i przestrzenne

Podjmując decyzję o ilości karnetów TIR wymaganych do transportu mieszanych ładunków zawierających zarówno zwykle towary jak i towary ciężkie lub przestrzenne, wyjściowy urząd celny powinien uwzględnić specyficzne zastrzeżenia Art. 32, zgodnie z którym przy przewozie towarów ciężkich lub przestrzennych, okładka i wszystkie odcinki karnetu TIR powinny zawierać adnotację „towary ciężkie lub przestrzenne”. Ponieważ ta adnotacja nie dotyczy zwykłych towarów przewożonych pod zamknięciami celnymi, do przewozu takich towarów powinien być wymagany oddzielny karnet (karnety) TIR.

Artykuł 33

Władze wyjściowego urzędu celnego będą mogły żądać dołączenia do karnetu list przesyłek, zdjęć, rysunków itp., które okażą się niezbędne do identyfikacji przewożonych towarów. W tych przypadkach poświadczą one wymienione dokumenty; jeden egzemplarz wymienionych dokumentów zostanie przymocowany do odwrotnej strony okładki karnetu TIR, natomiast wszystkie manifesty karnetu zawierać będą adnotację o tych dokumentach.

Artykuł 34

Władze przejściowych urzędów celnych każdej z Umawiających się Stron będą uznawać zamknięcia celne i (lub) znaki identyfikacyjne nałożone przez właściwe władze innych Umawiających się Stron. Będą one mogły jednak umieścić dodatkowe zamknięcia i (lub) znaki identyfikacyjne; o nałożeniu nowych zamknięć i (lub) znaków identyfikacyjnych uczynią one adnotację na odcinkach karnetu TIR używanych w ich państwie, na odpowiadających im grzbietach oraz na pozostałych odcinkach karnetu TIR.

Artykuł 35

Jeżeli w czasie drogi w przejściowym urzędzie celnym władze celne przeprowadzające rewizję ładunku są zmuszone do zerwania zamknięć celnych i (lub) zdjęcia znaków identyfikacyjnych, o nałożeniu nowych zamknięć i (lub) znaków identyfikacyjnych uczynią one adnotację na odcinkach karnetu TIR używanych w ich państwie, na odpowiadających im grzbietach oraz na pozostałych odcinkach karnetu TIR.

Rozdział IV
NIEPRAWIDŁOWOŚCI

Artykuł 36

Każde naruszenie postanowień niniejszej Konwencji narazi naruszającego w państwie, w którym naruszenie zostało dokonane, na sankcje przewidziane przez ustawodawstwo tego państwa.

Artykuł 37

Jeżeli nie jest możliwe ustalenie, na jakim terytorium nieprawidłowość została popełniona, uważa się, że popełniono ją na terytorium Umawiającej się Strony, gdzie zostało to stwierdzone.

Artykuł 38

- 1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo pozbawić czasowo lub na stałe prawa korzystania z postanowień niniejszej Konwencji każdą osobę winną poważnego naruszenia ustaw lub przepisów celnych, mających zastosowanie do międzynarodowych przewozów towarów.**
- 2. O takim pozbawieniu będą powiadomione w terminie 1 tygodnia właściwe władze Umawiającej się Strony, na której terytorium dana osoba ma swoją siedzibę lub miejsce zamieszkania, stowarzyszenia poręczające państwa, w którym naruszenie zostało popełnione oraz Rada Wykonawcza TIR.**

Nota wyjaśniająca
0.38.1 (ulega skreśleniu)

{ECE/TRANS/17/Zmiana 23 weszła w życie 07 listopada 2003}

0.38.2 (ulega skreśleniu)

{ECE/TRANS/17/Zmiana 19; weszła w życie 17 lutego 1999}

Komentarz

Współpraca pomiędzy właściwymi władzami

W odniesieniu do pozwolenia na korzystanie z karnetów TIR, zgodnie z Załącznikiem 9 część II Konwencji TIR, właściwe władze Umawiającej się Strony, w której dana osoba ma swoją siedzibę lub miejsce zamieszkania, powinny wziąć pod uwagę wszelkie informacje udzielone przez inne Umawiające się Strony, zgodnie z Artykułem 38, paragraf 2 w przypadku poważnych i powtarzających się naruszeń celnych przepisów prawnych, popełnianych przez tę osobę. Dlatego, aby umożliwić sprawne rozpatrzenie sprawy przez Umawiającą się Stronę, gdzie dana osoba ma swoją siedzibę lub miejsce zamieszkania, takie powiadomienie powinno zawierać tyle szczegółów, ile jest możliwe.

{TRANS/WP.30/196/paragraf 76; TRANS/WP.30/200 paragraf 68;
TRANS/WP.30/AC.2/67 paragraf 36 Załącznik 3}

Wykluczenie krajowego przewoźnika z procedury TIR

Aby wykluczyć z systemu TIR krajowego przewoźnika, winnego poważnym naruszeniom przepisów celnych popełnionych na obszarze kraju, w którym ma swoją siedzibę lub miejsce zamieszkania, zaleca się władzom celnym stosowanie raczej Artykułu 6, paragraf 4 oraz Załącznika 9, paragraf 1 (d), niż przepisów Artykułu 38, paragraf 1.

{TRANS/WP.30/196 paragraf 77; TRANS/WP.30/200 paragraf 68;
TRANS/WP.30/AC.2/67 paragraf 63 oraz Załącznik 3}

Artykuł 39

Jednakże w razie uznania operacji TIR za prawidłową:

- 1. Umawiające się Strony nie będą zwracać uwagi na drobne odstępstwa od wyznaczonego czasu lub trasy przejazdu;**
- 2. Również rozbieżności między danymi manifestu towarów karnetu TIR a zawartością pojazdu drogowego, zespołu pojazdów lub kontenera nie będą uważane za naruszenie niniejszej Konwencji, dokonane przez Posiadacza karnetu TIR, jeśli zostanie dowiedzione w sposób zadowalający właściwe władze, że rozbieżności nie są wynikiem błędów popełnionych świadomie lub przez niedbalstwo podczas załadunku lub wysyłki towarów albo przy wystawianiu danego manifestu.**

Nota wyjaśniająca

0.39

Wyrażenie "błędy popełnione przez niedbalstwo" oznacza czyny, które nie zostały popełnione umyślnie i z pełną świadomością, lecz wynikają z faktu, że nie zostały podjęte środki rozsądne i konieczne dla zapewnienia dokładności informacji w tym szczególnym przypadku.

Artykuł 40

Zarządy celne państw wyjścia i przeznaczenia nie będą obciążały odpowiedzialnością Posiadacza karnetu TIR za rozbieżności, które zostaną ewentualnie stwierdzone w tych państwach, jeśli rozbieżności te dotyczą odpowiednio procedury celnej, jaka była stosowana przed rozpoczęciem lub po zakończeniu transportu TIR, z którym Posiadacz tego karnetu nie miał żadnego związku.

Artykuł 41

Jeżeli ustalono w sposób zadawalający władze celne, że towary wymienione w manifeście karnetu TIR zaginęły lub zostały bezpowrotnie zagubione na skutek wypadku lub siły wyższej albo, że nastąpił ich ubytek naturalny, przyznane zostanie zwolnienie od zapłaty normalnie wymaganych należności i podatków.

Artykuł 42

Na umotywowany wniosek jednej Umawiającej się Strony właściwe władze Umawiających się Stron zainteresowanych transportem TIR dostarczą jej wszelkich dostępnych informacji, potrzebnych do zastosowania postanowień artykułów 39, 40 i 41.

Komentarz

Współpraca między władzami celnymi

Często trudne jest dla władz celnych, w wypadku nie zwolnienia karnetu TIR, ustalenie żądanych przywozowych lub wywozowych należności celnych i podatkowych, ponieważ opis towarów w karnecie często jest bardzo nieczytelny i karnet nie zawiera danych o wartości towarów. Z tego względu wyjściowy urząd celny niekiedy jest zmuszony do wysłania pytania o dodatkowe informacje na temat ładunku. W takich wypadkach ważną sprawą jest istnienie ścisłej współpracy i wymiany informacji między kompetentnymi (właściwymi) władzami Umawiających się Stron, ponieważ wyłącznie całkowita zgodność z przepisami artykułu 42 i 50 Konwencji może zapewnić efektywne funkcjonowanie procedury TIR.

{TRANS/WP30/131, ustęp 39 i 40}

Artykuł 42 bis

Właściwe władze, w ścisłej współpracy ze stowarzyszeniami poręczającymi, stosują wszelkie konieczne środki, zmierzające do zapewnienia właściwego wykorzystania karnetów TIR. W tym celu mogą zastosować odpowiednie środki kontrolne w skali krajowej i międzynarodowej. O zastosowanych środkach kontrolnych w skali krajowej właściwe władze niezwłocznie poinformują Radę Wykonawczą TIR, która sprawdzi zgodność tych środków z przepisami Konwencji. Środki kontrolne w skali międzynarodowej określa Komitet Administracyjny

Artykuł 42 ter

Właściwe władze Umawiających się Stron odpowiednio dostarczą upoważnionym stowarzyszeniom informacje, które są wymagane do wypełnienia zobowiązania zawartego zgodnie z załącznikiem 9 część I artykuł 1 punkt f iii).

Załącznik 10 określa informacje dostarczane w poszczególnych sprawach.

Rozdział V

NOTY WYJAŚNIAJĄCE

Artykuł 43

Noty wyjaśniające znajdujące się w Załącznikach 6 i 7 (część trzecia) podają interpretację niektórych postanowień niniejszej Konwencji i jej Załączników. Zawierają one również niektóre rodzaje zalecanych praktyk.

Rozdział VI

POSTANOWIENIA RÓŻNE

Artykuł 44

Każda Umawiająca się Strona przyzna zainteresowanym stowarzyszeniom poręczającym ułatwienia w zakresie:

- a) przekazywania dewiz niezbędnych do zapłaty kwot żądanych przez władze Umawiających się Stron na podstawie postanowień artykułu 8 niniejszej Konwencji oraz**
- b) przekazywania dewiz niezbędnych do zapłaty za formularze karnetów TIR przesyłane stowarzyszeniom poręczającym przez odpowiednie stowarzyszenia zagraniczne lub przez organizacje międzynarodowe.**

Artykuł 45

Każda Umawiająca się Strona poda do wiadomości wykaz urzędów celnych wyjściowych, przejściowych i docelowych wyznaczonych przez nią dla wykonania operacji TIR. Umawiające się Strony, których terytoria graniczą ze sobą, będą porozumiewać się w celu wyznaczenia za obopólną zgodą odpowiednich urzędów celnych i ich godzin otwarcia.

Nota wyjaśniająca 0.45

Zaleca się Umawiającym się Stronom otwarcie jak największej liczby urzędów celnych dla operacji TIR, zarówno urzędów wewnętrznych, jak i urzędów granicznych.

Artykuł 46

1. Nie będzie pobierana opłata z tytułu wykonywania przez personel celny czynności celnych wymienionych w niniejszej Konwencji, z wyjątkiem przypadków, gdy te czynności będą wykonywane poza normalnie przewidzianymi dniami, godzinami i miejscami.
2. W miarę możliwości Umawiające się Strony ułatwią w urzędach celnych czynności celne w stosunku do towarów łatwo psujących się.

Komentarz

Opłaty za czynności celne prowadzone na żądanie przewoźnika

Koszty odnoszące się do czynności celnych prowadzonych na prośbę przewoźnika, jak określono w komentarzu do Artykułu 5 Konwencji TIR, powinny być przez niego poniesione.
{TRANS/WP.30/196, paragrafy 66 i 67 oraz Załącznik 3;
TRANS/WP.30/AC.2/63, paragraf 63 oraz Załącznik 3}

Artykuł 47

1. Postanowienia niniejszej Konwencji nie stanowią przeszkody ani do stosowania ograniczeń i kontroli wynikających z przepisów wewnętrznych z racji moralności publicznej, bezpieczeństwa publicznego, higieny lub zdrowia publicznego albo ze względów weterynaryjnych lub fitopatologicznych, ani do pobierania opłat wymaganych przez takie przepisy.
2. Postanowienia niniejszej Konwencji nie stanowią przeszkody do stosowania innych przepisów wewnętrznych lub międzynarodowych regulujących przewozy.

Komentarz

Ułatwienia dla handlu i kontrole celne

Konwencja TIR jest Konwencją celną związaną z tranzytem celnym. Celem Art. 47 jest zezwolenie na zastosowanie dodatkowych restrykcji i kontroli opartych na przepisach wewnętrznych innych niż przepisy celne. Dlatego, nie ma zastosowania uzasadnienie dodatkowych wymagań celnych.

O ile Artykuł 47 paragraf 1 będzie zastosowany, takie restrykcje i kontrole będą zwykle prowadziły do opóźnień i dodatkowych kosztów dla przewoźników. W związku z tym, takie restrykcje i kontrole powinny być sprowadzone do minimum i ograniczone do sytuacji, w której istnieje realne ryzyko uzasadniające podjęcie takich kontroli.

{TRANS/WP.30/204 paragraf 58; TRANS/WP.30/AC.2/69, Załącznik 3}

Artykuł 48

Żadne postanowienie niniejszej Konwencji nie narusza prawa Umawiających się Stron, które tworzą unię celną lub gospodarczą, do przyjęcia odrębnych zasad dotyczących czynności

przewozowych przy wyjeździe lub wjeździe na ich terytorium lub w tranzycie przez nie, jeśli te zasady nie ograniczają ułatwień przewidzianych w niniejszej Konwencji.

Artykuł 49

Niniejsza Konwencja nie stanowi przeszkody w stosowaniu dalej idących ułatwień niż Umawiające się strony przyznają lub chciałyby przyznać bądź w drodze postanowień jednostronnych, bądź w drodze umów dwustronnych lub wielostronnych, z zastrzeżeniem jednak, że ułatwienia w ten sposób przyznane nie utrudnią stosowania postanowień niniejszej Konwencji, a w szczególności funkcjonowania operacji TIR.

Artykuł 50

Umawiające się Strony będą na życzenie przekazywać sobie wzajemnie niezbędne informacje o stosowaniu postanowień niniejszej Konwencji, a w szczególności informacje dotyczące zarówno uznawania pojazdów drogowych lub kontenerów, jak i charakterystyk technicznych ich konstrukcji.

Artykuł 51

Załączniki do niniejszej Konwencji stanowią integralną część Konwencji.

Rozdział VII

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 52

Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie i przystąpienie

1. Wszystkie państwa będące członkami Organizacji Narodów Zjednoczonych lub członkami jednej z organizacji wyspecjalizowanych lub Międzynarodowej Agencji do Spraw Energii Atomowej, stronami Statutu Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości, jak również każde inne państwo, które zostało zaproszone przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych, mogą stać się Umawiającymi się Stronami niniejszej Konwencji:
 - a) przez jej podpisanie bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia;
 - b) przez złożenie dokumentu ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia po jej podpisaniu, z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, albo
 - c) przez złożenie dokumentu przystąpienia.
2. Niniejsza Konwencja będzie otwarta do podpisania od 1 stycznia 1976r. do dnia 31 grudnia 1976r. włącznie w Biurze Organizacji Narodów Zjednoczonych w Genewie, dla państw wymienionych w ustępie 1. Po tej dacie będzie ona otwarta do przystąpienia.
3. Unie celne lub gospodarcze mogą również, stosownie do postanowień ustępów 1 i 2, stać się Umawiającymi się Stronami niniejszej Konwencji w tym samym czasie, co wszystkie państwa będące ich członkami lub w jakiegokolwiek chwili po tym, gdy wszystkie państwa będące ich członkami staną się Umawiającymi się Stronami niniejszej Konwencji. Jednakże unie te nie będą miały prawa głosowania.

4. Dokumenty ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia będą składane Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 53

Wejście w życie

1. Niniejsza Konwencja wejdzie w życie w sześć miesięcy od podpisania jej przez pięć państw wymienionych w ustępie 1 artykułu 52 bez zastrzeżenia przez nie ratyfikacji przyjęcia lub zatwierdzenia albo po złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia.
2. Po podpisaniu przez pięć państw wymienionych w ustępie 1 artykułu 52 niniejszej Konwencji bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia albo po złożeniu przez nie dokumentów ratyfikacyjnych, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia wejdzie w ona życie w stosunku do wszystkich nowych Umawiających się Stron w sześć miesięcy od złożenia przez nie dokumentów ratyfikacyjnych, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia.
3. Każdy dokument ratyfikacyjny, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, złożony po wejściu w życie zmiany do niniejszej Konwencji, będzie uważany za odnoszący się do zmienionego tekstu niniejszej Konwencji.
4. Każdy dokument tego rodzaju złożony po przyjęciu zmiany, lecz przed jej wejściem w życie, będzie uważany za odnoszący się do zmienionego tekstu Konwencji w dniu wejścia w życie zmiany.

Artykuł 54

Wypowiedzenie

1. Każda Umawiająca się Strona będzie mogła wypowiedzieć niniejszą Konwencję w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.
2. Wypowiedzenie nabierze mocy w piętnaście miesięcy od dnia otrzymania notyfikacji przez Sekretarza Generalnego.
3. Ważność karnetów TIR przyjętych przez wyjściowy urząd celny przed datą uprawomocnienia się wystąpienia nie będzie naruszona przez to wypowiedzenie i gwarancja stowarzyszeń poręczających pozostanie w mocy zgodnie z warunkami niniejszej Konwencji.

Artykuł 55

Wygaśnięcie

Jeżeli po wejściu w życie niniejszej Konwencji liczba państw będących Umawiającymi się Stronami stanie się w terminie dwunastu kolejnych miesięcy mniejsza od pięciu, niniejsza Konwencja przestanie obowiązywać począwszy od końca tego dwunastomiesięcznego terminu.

Artykuł 56

Uchylenie Konwencji TIR z 1959r.

1. Z chwilą wejścia w życie niniejszej Konwencji uchyli ona i zastąpi w stosunkach między Umawiającymi się Stronami niniejszej Konwencji - Konwencję TIR z 1959r.
2. Świadectwa uznania wydane dla pojazdów drogowych i kontenerów zgodnie z warunkami Konwencji TIR z 1959r. będą uznawane przez Umawiające się Strony niniejszej Konwencji w okresie ich ważności lub z zastrzeżeniem jego przedłużenia dla przewozu towarów pod zamknięciem celnym pod warunkiem, że te pojazdy i kontenery będą nadal odpowiadać warunkom, zgodnie z którymi zostały uprzednio uznane.

Artykuł 57

Rozstrzyganie sporów

1. Każdy spór między dwiema lub większą liczbą Umawiających się Stron, dotyczący interpretacji lub stosowania niniejszej Konwencji, będzie w miarę możliwości rozstrzygany w drodze bezpośrednich negocjacji między stronami sporu lub też w inny sposób.
2. Każdy spór między dwiema lub większą liczbą Umawiających się Stron, dotyczący interpretacji lub stosowania niniejszej Konwencji, który nie może być rozstrzygnięty w sposób przewidziany w ustępie 1, będzie przekazany, na żądanie jednej z nich, trybunałowi arbitrażowemu utworzonemu w następujący sposób: każda ze stron sporu wyznaczy jednego arbitra, a ci arbitrzy wyznaczą innego arbitra, który będzie przewodniczącym. Jeżeli w ciągu trzech miesięcy od daty zażądania arbitrażu jedna ze stron nie wyznaczy arbitra lub jeżeli arbitrzy nie będą mogli wybrać przewodniczącego, którakolwiek z tych stron będzie mogła zwrócić się do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o wyznaczenie arbitra lub przewodniczącego trybunału arbitrażowego.
3. Orzeczenie trybunału arbitrażowego utworzonego zgodnie z postanowieniem ustępu 2 będzie obowiązywało strony sporu.
4. Trybunał arbitrażowy określi własny regulamin wewnętrzny.
5. Orzeczenia trybunału arbitrażowego zapadają większością głosów.
6. Jakakolwiek sprzeczność powstała między stronami sporu w zakresie interpretacji lub wykonania orzeczenia arbitrażowego może być przez jedną ze stron wniesiona dla rozstrzygnięcia do trybunału arbitrażowego, który wydał orzeczenie.

Artykuł 58

Zastrzeżenia

1. Każde państwo będzie mogło w chwili podpisywania lub ratyfikowania niniejszej Konwencji albo przystąpienia do niej oświadczyć, że nie uważa się za związane ustępami 2 - 6 artykułu 57 niniejszej Konwencji. Inne Umawiające się Strony nie będą związane tymi ustępami wobec każdej Umawiającej się Strony, która zgłosi takie zastrzeżenia.
2. Każda Umawiająca się Strona, która zgłosiła zastrzeżenie zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu, będzie mogła w każdej chwili wycofać to zastrzeżenie w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.
3. Z wyjątkiem zastrzeżeń przewidzianych w ustępie 1 niniejszego artykułu żadne zastrzeżenie do niniejszej Konwencji nie jest dopuszczalne.

Artykuł 58 bis

Komitet Administracyjny

Ustanawia się Komitet Administracyjny, którego członkami są wszystkie Umawiające się Strony. Skład, funkcje oraz regulamin wewnętrzny Komitetu określone są w Załączniku 8.

Artykuł 58 ter

Rada Wykonawcza TIR

Komitet Administracyjny powołuje Radę Wykonawczą TIR jako organ pomocniczy, która w jego imieniu wypełnia zadania nałożone przez Konwencję i Komitet. Skład, funkcje oraz regulamin wewnętrzny określone są w Załączniku 8.

Artykuł 59

Tryb zmiany niniejszej Konwencji

1. Niniejsza Konwencja, w tym także jej Załączniki, będzie mogła być zmieniona na propozycję jednej Umawiającej się Strony w trybie przewidzianym w niniejszym artykule.
2. Każda zaproponowana zmiana niniejszej Konwencji będzie rozpatrzona przez Komitet Administracyjny złożony ze wszystkich Umawiających się Stron zgodnie z Regulaminem wewnętrznym podanym w Załączniku 8. Każda taka zmiana rozpatrzona lub opracowana na posiedzeniu Komitetu Administracyjnego i przyjęta przez Komitet większością dwóch trzecich obecnych i głosujących jego członków zostanie podana do wiadomości przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych Umawiającym się Stronom w celu jej przyjęcia.
3. Z zastrzeżeniem postanowień artykułu 60 każda zaproponowana zmiana podana do wiadomości zgodnie z postanowieniami poprzedniego ustępu wejdzie w życie w stosunku do wszystkich umawiających się Stron w trzy miesiące po upływie terminu dwunastu miesięcy od daty tego zawiadomienia, jeżeli w tym terminie państwo będące Umawiającą się Stroną nie zgłosi Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych sprzeciwu co do zaproponowanej zmiany.
4. Jeżeli sprzeciw co do zaproponowanej zmiany został zgłoszony zgodnie z ustępem 3 niniejszego artykułu, zmiana będzie uważana za nie przyjętą i nie będzie miała żadnego skutku.

Artykuł 60

Specjalny tryb zmiany Załączników 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 i 10

1. Każda zmiana zaproponowana do Załączników 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 i 10, rozpatrzona zgodnie z postanowieniami ustępów 1 i 2 artykułu 59, wejdzie w życie w dniu ustalonym przez Komitet Administracyjny w chwili jej przyjęcia, chyba że w terminie wcześniejszym, ustalonym w tym samym czasie przez Komitet Administracyjny, jedna piąta państw

będących Umawiającymi się Stronami lub pięć państw będących Umawiającymi się Stronami, jeżeli ta liczba jest mniejsza, notyfikuje Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, że wnosi sprzeciw co do tej propozycji. Terminy będą ustalone przez Komitet Administracyjny większością dwóch trzecich obecnych i głosujących jego członków.

2. Z chwilą wejścia w życie zmiana przyjęta zgodnie z trybem przewidzianym w ustępie 1 zastąpi w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron każde dotychczasowe postanowienie, którego dotyczy.

Artykuł 61

Wnioski, zawiadomienia i sprzeciwy

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych powiadomi wszystkie Umawiające się Strony i wszystkie państwa wymienione w ustępie 1 artykułu 52 niniejszej Konwencji o każdym wniosku, zawiadomieniu lub sprzeciwie zgłoszonym w myśl wyżej wymienionych artykułów 59 i 60 oraz o dacie wejścia w życie zmiany.

Artykuł 62

Konferencja rewizyjna

1. Państwo, które jest Umawiającą się Stroną, będzie mogło w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych zażądać zwołania konferencji w celu rewizji niniejszej Konwencji.
2. Konferencja rewizyjna, na którą zostaną zaproszone wszystkie Umawiające się Strony i wszystkie państwa wymienione w ustępie 1 artykułu 52, zostanie zwołana przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, jeśli w terminie sześciu miesięcy, licząc od daty, w której Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych zawiadomił o notyfikacji, co najmniej jedna czwarta państw, które są Umawiającymi się Stronami, powiadomi go o swojej zgodzie na to żądanie.
3. Konferencja rewizyjna, na którą zostaną zaproszone wszystkie Umawiające się Strony i wszystkie państwa wymienione w ustępie 1 artykułu 52, zostanie zwołana również przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych z chwilą notyfikacji takiego żądania przez Komitet Administracyjny. Komitet Administracyjny zadecyduje większością obecnych i głosujących swych członków, czy należy wystąpić z takim żądaniem.
4. Jeżeli konferencja zostanie zwołana stosownie do postanowień ustępu 1 lub 3 niniejszego artykułu, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych powiadomi o tym wszystkie Umawiające się Strony i zaprosi je do przedstawienia, w terminie trzech miesięcy, propozycji, które zgodnie z ich życzeniami powinny być rozpatrzone przez konferencję. Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych przekaże wszystkim Umawiającym się Stronom tymczasowy porządek dzienny konferencji i teksty tych propozycji, co najmniej na trzy miesiące przed datą otwarcia konferencji.

Artykuł 63

Notyfikacje

Oprócz notyfikacji i zawiadomień przewidzianych w artykułach 61 i 62 Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych notyfikuje wszystkim państwom wymienionym w artykule 52 o:

- a) podpisaniach, ratyfikacjach, przyjęciach, zatwierdzeniach i przystąpieniach zgodnie z artykułem 52;
- b) datach wejścia w życie niniejszej Konwencji zgodnie z artykułem 53;
- c) wypowiedzeniach zgodnie z artykułem 54;
- d) wygaśnięciu niniejszej Konwencji zgodnie z artykułem 55;
- e) zastrzeżeniach zgłoszonych zgodnie z artykułem 58.

Artykuł 64

Tekst autentyczny

Po dniu 31 grudnia 1976r. oryginał niniejszej Konwencji zostanie złożony Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, który przekaże jego uwierzytelnione odpisy każdej z Umawiających się Stron i każdemu z państw wymienionych w ustępie 1 artykułu 52, które nie są Umawiającymi się Stronami.

Na dowód czego niżej podpisani, należycie do tego upoważnieni, podpisali niniejszą Konwencję.

Sporządzono w Genewie dnia czternastego listopada tysiąc dziewięćset siedemdziesiątego piątego roku w jednym egzemplarzu w językach angielskim, francuskim i rosyjskim, przy czym wszystkie trzy teksty są jednakowo autentyczne.
